

# Duurzaamheidsverslag Haven van Antwerpen 2012



## Inhoudsopgave

Inhoudsopgave.....	2
Kaderstukken .....	8
De Antwerpse havengemeenschap. Over wie hebben we het? .....	9
Duurzaamheid in wereldperspectief .....	10
Duurzaamheid in de Antwerpse haven .....	10
Duurzaamheid als continu proces .....	11
De haven van Antwerpen in cijfers .....	12
Grootste geïntegreerde chemisch cluster in Europa.....	13
Grootste staalhaven in Europa.....	13
Grootste fruithaven in Europa .....	13
Tweede-grootste spoorweghaven in Europa .....	13
Grootste koffieopslaghaven in de wereld .....	13
De Antwerpse haven en de wereld .....	13
Aan- en afvoer per werelddeel in ton (2012).....	13
De partners in cijfers .....	14
Duurzaamheidsinspanningen nationaal en internationaal erkend .....	14
Missie, visie, strategie en uitdagingen .....	16
Missie .....	16
Visie.....	16
Strategie .....	19
Vitaal en Doelmatig .....	19
Milieuvriendelijk .....	21
Gedragen .....	22
Uitdagingen en mogelijkheden van een mainport.....	23
Verslagprofiel en gevolgde methodologie .....	25
Verslagprofiel.....	25

Reikwijdte en afbakening .....	25
Duurzaamheid op verschillende niveaus .....	25
Gevolgdde methodologie .....	27
Volgens de GRI-beginselen.....	27
Met bijsturing volgens de eigenheden van de Haven van Antwerpen .....	27
Gebruik van officiële gegevens.....	27
In overleg met de stakeholders.....	28
De dialoog .....	28
Een verbeteringstraject .....	28
Mobiliteit .....	29
Energie.....	29
Hinder .....	29
Afval .....	30
Diversiteit .....	30
Wie zijn de stakeholders? .....	31
Overheid .....	31
Markt.....	32
Burger .....	32
Middenveldorganisatie.....	32
Verenigingen .....	33
Andere .....	33
Duurzaamheid in kaart .....	34
Inleiding .....	34
Maritieme, logistieke en industriële cluster.....	36
Gebruikers.....	36
Rederijen .....	36
Logistieke bedrijven .....	36
Expediteurs.....	36

Verladers .....	36
Troeven.....	37
Facts & figures .....	37
Prosperity.....	38
Beschikbare ruimte .....	38
Ruimtegebruik.....	39
Goederenoverslag .....	41
Planet.....	45
Energieverbruik daalt per productie-eenheid.....	45
Watergebruik .....	46
Uitstoot: Lucht.....	48
Uitstoot: Water .....	51
Afval .....	53
Oliecalamiteiten .....	57
People.....	58
Tewerkstelling.....	64
Prosperity.....	64
Grootste werkgever in de ruime regio .....	64
Personeelsverloop .....	66
Hoge arbeidsproductiviteit .....	67
People.....	68
Dicht bij huis .....	68
Voltijdse job van onbepaalde duur .....	68
Diversiteit in tewerkstelling.....	70
Mannen en vrouwen.... maar toch vooral mannen .....	71
Almaar hoger opgeleid.....	72
Hvn zkt opgeleide wrkwillge m/v .....	74
Kennis en innoverende investeringen .....	83

Prosperity .....	84
Algemene investeringen .....	84
Investeren in onderzoek en ontwikkeling.....	84
Planet.....	86
Duurzame energie .....	86
People.....	87
Opleidingsuren.....	87
Samenwerkingsverbanden.....	88
Mobiliteit .....	94
Prosperity .....	94
Hectisch knooppunt met veel uitvalswegen.....	94
Duurzame oplossingen .....	96
Modal split goederenverkeer .....	97
Planet.....	99
Landinwaartse ligging is milieuvriendelijker.....	99
Schone schepen krijgen korting .....	99
People.....	101
Collectief vervoer .....	101
Met de fiets .....	102
Veiligheid en beveiliging .....	103
Prosperity .....	103
ISPS en Alfapass.....	103
Alertheid aanscherpen .....	104
Havenbrede beveiliging .....	104
Authorised Economic Operator (AEO) .....	104
Ongewenste passagiers .....	105
People.....	106
Veilig woon-werkverkeer.....	106

Preventieacties .....	107
Ziekteverzuim en arbeidsveiligheid .....	108
Natuur en omgeving.....	115
Prosperity .....	115
Planet.....	115
Rustpunt voor Europees bedreigde planten- en diersoorten .....	115
Evolutie van de natuurgebieden op Linker- en Rechteroever .....	117
Goede waterkwaliteit in Antwerpse haven.....	118
Waterbodemkwaliteit.....	120
Bodemkwaliteit.....	120
Luchtkwaliteit .....	121
People .....	126
Fietsen, sporten, spotten, varen.....	126
Maatschappij.....	128
Met een hart voor mensen.....	128
Inspraak .....	128
Sociaal begeleidingsplan .....	130
Prosperity .....	130
Motor voor economie en tewerkstelling .....	130
Toegevoegde waarde .....	130
Aandeel in Vlaanderen en België .....	132
Rentabiliteit.....	133
People .....	135
Hoe beleven burens de haven? .....	135
Overleg met aanpalende gemeenten .....	135
Sociale economie .....	136
Welzijn van zeelieden .....	136
Sociaal engagement van de havengemeenschap.....	137

Open bedrijven in een open haven .....	138
Een toeloop in de haven .....	139
GRI-info .....	143
Algemene standaard disclosures.....	143
Economische indicatoren .....	148
Milieu indicatoren .....	149
Sociale indicatoren .....	152
Assurance letter .....	155

## Kaderstukken

DUURZAAM BEDRIJVENTERREINMANAGEMENT LUIITHAGEN .....	59
TEVREDENHEIDSENQUÊTE HAVEN (2012) .....	59
(DUURZAME) KOFFIE IN DE MARITIEME, LOGISTIEKE EN INDUSTRIËLE CLUSTER .....	60
LEAN & GREEN PROJECT.....	61
KOSTENEFFICIËNTE EN VEILIGE LEVERING VAN GEDEMINERALISEERD WATER LANGS DE SCHELDELAAN.....	62
CONTEXT: ARBEID EN SOCIALE BESCHERMING IN DE HAVEN .....	76
DE HAVENPOOL .....	79
TALENTENSTROOM: STERK DOOR SAMENWERK! .....	81
DUURZAME ZEEHAVENS .....	90
WINDMOLENPARK .....	90
LIQUEFIED NATURAL GAS.....	91
INDUSTRIËLE RESTWARMTE .....	93
WAAROM FIETSEN VEILIG IS .....	111
ISEC: VEILIGHEIDSOPLEIDINGEN OP MAAT VAN DE INDUSTRIE .....	111
‘SERIOUS GAME’ OM VEILIGHEID IN DE HAVEN TE VERHOGEN.....	112
EEN BEVEILIGDE HAVEN.....	113
HET VOORBEELD LUIITHAGEN.....	114
PRIJZEN VOOR ANTWERPSE DUURZAAMHEID .....	127
BETROKKEN BUREN .....	141
ONROEREND ERFGOED .....	142
JOBSWITCH .....	142



## De Antwerpse havengemeenschap. Over wie hebben we het?

De Antwerpse havengemeenschap bestaat uit circa 900 bedrijven met een grote diversiteit aan activiteiten. De directe tewerkstelling bedraagt 60.010 VTE; indirect komen er nog 82.963 VTE bij (cijfers 2011). De belangen voor de Antwerpse havengemeenschap worden regionaal, nationaal en internationaal vertegenwoordigd door verschillende organisaties waarvan het Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen, Alfaport Antwerpen en de Maatschappij Linkerscheldeoever de belangrijkste zijn. Zij hebben samen het initiatief genomen om het duurzame karakter van de haven in kaart te brengen.



**Port of  
Antwerp**

Het [Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen](#) (afgekort als **GHA**) werd in 1997 opgericht als een autonoom bedrijf van de stad Antwerpen. Het speelt een belangrijke rol in de dagelijkse werking van de haven. De zowat 1.650 medewerkers zorgen ervoor dat de haven optimaal functioneert en kan groeien. Het GHA beheert en onderhoudt de dokken, de bruggen, de sluizen, de kaaimuren en de gronden. Zijn personeel is verantwoordelijk voor het veilig scheepvaartverkeer achter de sluizen. Daarnaast levert het diensten via zijn sleep-, bagger- en kraanbedrijf, voert het promotie in binnen- en buitenland en communiceert het dagelijks over de haven. Het GHA investeert ook in de toekomst van de haven van Antwerpen. Het streeft op alle vlakken naar een duurzame haven en wil een voorbeeld zijn van verantwoord ondernemerschap.



**Kamer van  
Koophandel**  
Antwerpen-Waasland  
**Alfaport**

Alfaport is het platform van en voor ondernemingen en beroepsverenigingen\* uit de Antwerpse haven binnen Voka – Kamer van Koophandel Antwerpen–Waasland. Alfaport streeft naar een toegankelijke, faciliterende, kostcompetitieve en duurzame Antwerpse haven met het oog op een duurzame verankering van tewerkstelling en toegevoegde waarde in de haven.

Alfaport is op 1 januari 2014 ontstaan uit de integratie van Alfaport Antwerpen, de federatie van havengebonden en logistieke ondernemingen in de haven en de Antwerps-Wase Kamer van Koophandel.

Volgende thema's komen aan bod:

- milieu en duurzaamheid
- trade facilitation / douane
- toegankelijkheid
- arbeidsmarkt
- Vlaams havenbeleid
- havenreglementen en gebruiken

\* KBRV (Koninklijke Belgische Redersvereniging); ASV (Antwerpse scheepvaartvereniging); ABAS (Algemene Beroepsvereniging voor het Antwerpse Stouwerij- en Havenbedrijf); VEA (Vereniging voor Expeditie, Logistiek en Goederenbelangen van Antwerpen); KVBG (Koninklijke Verbond der Beheerders van Goederenstromen)

De [Maatschappij voor het Haven, Grond- en Industrialisatiebeleid van het](#)

**MAATSCHAPPIJ  
LINKERSCHELDEOEVER**



[Linkerscheldeoevergebied](#) (afgekort als **MLSO**) staat sinds 1982 in voor het beheer en grondbeleid van de Waaslandhaven. De belangrijkste activiteiten zijn het bouwrijp maken van gronden, het verlenen van concessies

aan bedrijven in een deel van het Linkerscheldeoevergebied, onteigeningen en de overheid adviseren rond de uitbreiding van het havengebied.

De haven in het Linkerscheldeoevergebied beslaat 5.818 hectare, na definitieve vaststelling van het afbakeningsGRUP. Hiervan werd de voorbije 25 jaar al meer dan 1.500 hectare in concessie gegeven aan bedrijven. De oppervlakte van de privébedrijven bedraagt 915 hectare. Eind 2012 waren er in de Waaslandhaven 14.877 mensen (VTE) tewerkgesteld.

De MLSO ondernam sinds 2010 enkele concrete stappen om haar beleidsvisie op het gebied van duurzaam havenbeheer te realiseren. Het samengaan van economische en ecologische belangen staat daarin steeds centraal. De MLSO staat mee in voor een duurzame groei van de haven. Door haar centrale positie in de beslissingsstrategie kan ze een grote rol spelen in de ontwikkelingen van duurzame energie.

De **drie initiatiefnemers overleggen frequent** binnen diverse fora. GHA is een aandeelhouder van de MLSO. Alfaport is vertegenwoordigd in het havenmilieuoverleg dat wordt gecoördineerd door het GHA.

### Duurzaamheid in wereldperspectief

De lange geschiedenis van de haven leert ons hoe de wereld en de economie evolueerden. Vooral de welvaartstoename in het Westen na de Tweede Wereldoorlog zette een aantal onomkeerbare processen in gang die moeten worden geïnternaliseerd in het havenbeleid van de 21ste eeuw.

Transportactiviteiten, met de havens als schakel tussen het maritieme en het continentale vervoer, weerspiegelen de ontwikkelingen van de wereldeconomie en vooral zijn voortschrijdende globalisering.

Veranderende economische structuren en consumptiepatronen, demografische ontwikkelingen, verschuivingen van productiecentra, liberalisering van de handel, nieuwe bedrijfsstrategieën... Samen met de toenemende aandacht voor het milieu vormen zij de kernfactoren die het uitzicht en het belang van de havens in de 21ste eeuw zullen bepalen. Om in deze context te kunnen groeien, kan het begrip 'duurzame ontwikkeling' moeilijk worden genegeerd.

### Duurzaamheid in de Antwerpse haven

De Antwerpse haven is een wereldspeler en de tweede grootste haven van Europa. Ze kan bogen op een grote synergie tussen de maritieme, logistieke en industriële activiteiten en een groot cargogenererend vermogen. Deze multifunctionaliteit zorgt voor een grote toegevoegde waarde voor de stad, de regio en het land. De havenbedrijven kunnen beroep doen op hoogopgeleid personeel en stellen rechtstreeks en onrechtstreeks meer dan 140.000 mensen tewerk.

De ligging van de Antwerpse haven, zo'n 80 kilometer landinwaarts, plaatst haar niet enkel in het consumentenhart van Europa, maar zorgt op een quasi natuurlijke wijze voor een efficiënter en duurzamer transport naar het Europese achterland. De talrijke verbindingen met het achterland worden jaar na jaar verder uitgebouwd met aandacht voor een meer evenwichtige modal split.

Er werd en wordt fors geïnvesteerd, niet in het minst door energie-intensieve bedrijven: Antwerpen is immers de grootste geïntegreerde chemiecluster in Europa. Er worden specifieke maatregelen genomen voor een verbetering van de luchtkwaliteit en men investeert in natuurgebieden ter bescherming van flora en fauna. Een groot gedeelte van het havengebied is immers ingekleurd als speciale beschermingszone onder de Europese Vogel- en Habitatrichtlijn (Natura 2000).

Door de jaren heen verwijderde de moderne haven zich fysiek van de stad, wat een impact had op de betrokkenheid van de regio. Initiatieven zoals het MAS Havenpaviljoen, de Vlaamse Havendagen, overlegstructuren met omwonenden e.d., halen met succes die banden weer aan.

Bovenstaande investeringen en initiatieven tonen duidelijk aan dat het evenwicht tussen prosperity, people en planet een zorg is van de hele havengemeenschap.

### **Duurzaamheid als continu proces**

Ondanks die inspanningen beseft iedereen dat een goed uitgebouwd duurzaamheidsbeleid om een havenbrede, samenhangende visie vraagt.

Het Totaalplan van de Antwerpse haven, het gezamenlijke antwoord van de havengemeenschap op de wereldwijde financiële crisis, was in 2010 een belangrijke katalysator voor het duurzaamheidsdebat op havenniveau. De milieubeleidsvisie voor de Antwerpse haven, die in 2007 werd uitgewerkt door het GHA in overleg met de MLSO, Alfaport en Voka-Kamer van Koophandel Antwerpen-Waasland, vormt nog steeds een belangrijke pijler. De publicatie van het eerste duurzaamheidsverslag voor de haven van Antwerpen (begin 2012) was het directe resultaat van de werkgroep duurzaamheid die voortvloeide uit het Totaalplan.

Om te evolueren naar een duurzamere haven en als havengemeenschap sterker naar buiten te treden, werd gekozen voor een duurzaamheidsverslag volgens de internationale GRI-standaard ([Global Reporting Initiative](#)).

Het eerste duurzaamheidsverslag was uniek omdat het een verslag is van een gemeenschap en niet van een alleenstaande organisatie. Het kwam tot stand door een intensieve samenwerking met een groep key-stakeholders die sterke maatschappelijke, sociale en economische banden hebben met de haven van Antwerpen. De keuze voor een rapport van de gehele haven is een bewuste keuze van de hele Antwerpse havengemeenschap.

De Antwerpse haven heeft voor dit eerste duurzaamheidsverslag de Award voor Best Belgian Sustainability Report 2012 gewonnen in de categorie “andere organisaties”. Ook internationaal heeft de haven twee awards ontvangen voor de wijze waarop duurzaamheid wordt geïmplementeerd: de Environmental World Ports Award 2013 en de bronzen IAPH Environmental Award.

De havengemeenschap kiest er voor om de ingeslagen weg verder te zetten en tweejaarlijks een duurzaamheidsverslag te publiceren.

## De haven van Antwerpen in cijfers

	2009	2010	2011	2012
Maritieme overslag (miljoen ton)	157,8	178,2	187,2	184,1
Containers (miljoen ton)	87,2	102,5	105,1	104,1
Conventioneel stukgoed (miljoen ton)	10,5	11,1	12,7	10,9
Roro (miljoen ton)	3,2	3,7	4,2	4,8
Vloeibaar massagoed (miljoen ton)	39,5	41	46	45,3
Droog massagoed (miljoen ton)	17,4	19,8	19,1	19,1
Zeeschepen	13.923	14.783	14.240	14.556
Binnenschepen	54.856	57.126	59.428	56.476
Oppervlakte				
- Havengebied (ha)	13.057	13.057	13.057	13.057
- Rechteroever (ha)	7.239	7.239	7.239	7.239
- Linkeroever (ha)	5.818	5.818	5.818	5.818
- Natuurgebied (ha)	1.250	1.250		
- Wateroppervlakte dokken (ha)	2.128	2.028	2.024	1.995
- Linkeroever havenuitbreidingsgebied (ha)	1.073	1.073	1.073	1.073
Overdekte opslag (ha)	545	545	553	556
Tankopslag terminals (m3)	3.521.933	4.532.955	5.247.055	5.149.141
Totale oeverlengte (km)	156	186	186	186
Spoorwegen (km)	1.055	1.061	1.054	1.091
Wegen (km)	392	409	409	409
Bedrijven		900	900	900
Tewerkstelling				
- Direct (VTE)	63.213	61.474	60.010	N.A.
- Indirect (VTE)	83.848	83.996	82.963	N.A.
Toegevoegde waarde				
- Direct (miljard euro)	8,7	9,9	9,6	N.A.
- Indirect (miljard euro)	9	9,3	9,2	N.A.

Grootste geïntegreerde chemisch cluster in Europa

Grootste staalhaven in Europa

Grootste fruithaven in Europa

Tweede-grootste spoorweghaven in Europa

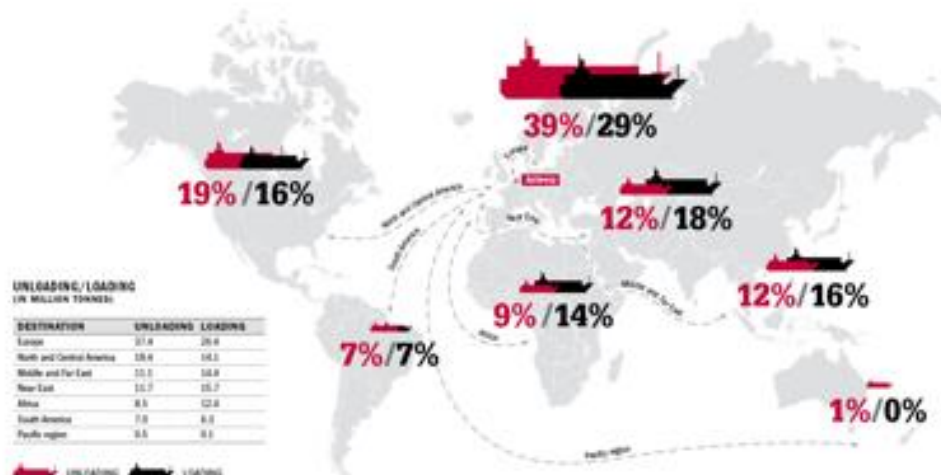
Grootste koffieopslaghaven in de wereld

## De Antwerpse haven en de wereld

De Antwerpse havengemeenschap is actief in het Antwerpse havengebied, maar vormt tegelijkertijd een schakel van een lange logistieke keten tussen de wereld en het Vlaamse, Belgische en Europese achterland.

De haven geniet van een bijzondere gunstige ligging in Europees perspectief.

### Aan- en afvoer per werelddeel in ton (2012)



	Aanvoer	Afvoer	Totaal
Europa	37.377.476	26.369.174	63.746.650
Zuid-Amerika	7.048.964	6.277.898	13.326.862
Noord- en Midden-Amerika	18.386.097	14.089.648	32.475.745
Afrika	8.561.109	12.421.414	20.982.523
Midden- en Verre Oosten	11.067.809	14.362.213	25.430.022
Nabije Oosten	11.722.296	15.719.020	27.441.316

Oceanië	479.987	138.669	618.656
Onbekend	19.307	87.642	106.949
<b>Totaal</b>	<b>94.663.045</b>	<b>89.465.678</b>	<b>184.128.723</b>

### De partners in cijfers

	GHA	Alfaport	MLSO
Eigendomsstructuur en de rechtsvorm	Autonom Gemeentelijk Havenbedrijf	VZW	Opdrachthoudende vereniging
# werknemers (VTE)	1.649	4,9	8,6
Vertegenwoordigd # werknemers uit de haven		22.000	
Netto-inkomsten (publieke sector) OMZET	263.384.577,00		9.688.679,00
Netto-omzet (private sector)			
Totaal van het vermogen (permanent)	1.091.622.150,89		176.493.074,04
Eigen vermogen Schulden (private sector)		4.770.360 603.260	
Totaal activa	1.360.046.186,00	5.375.597	176.105.131,79

### Duurzaamheidsinspanningen nationaal en internationaal erkend

De Antwerpse havengemeenschap behaalde de jongste jaren tal van onderscheidingen. Hieronder enkele voorbeelden:

**Bronzen IAPH Environment Award (mei 2013):** de Antwerpse haven kreeg hiermee een erkenning voor haar inspanningen om uit te groeien tot een duurzame haven, waar economische activiteiten en natuurontwikkeling hand in hand gaan. Met het dossier 'Creating Space for Port Development by Proactive Nature Management' wist Antwerpen de jury te overtuigen van de belangrijke plaats die proactieve natuurbeschermingsmaatregelen innemen in de langetermijnstrategie voor havenontwikkeling.

**Environmental World Ports Award 2013:** als beloning voor de geleverde inspanningen op het vlak van milieu en duurzaamheid, haalde Antwerpen deze prijs binnen voor andere grote havens zoals Rotterdam en Los Angeles.

**Best Belgian Sustainability Report Award 2012:** de Award is een initiatief van het Instituut van de Bedrijfsrevisoren, Business en Society en Kauri, het Belgisch netwerk dat interactie en samenwerking stimuleert rond duurzaamheid. De haven was met haar allereerste duurzaamheidsrapport, winnaar in de categorie "andere organisaties", en toont aan dat het

loont om een samenwerking aan te gaan met diverse actoren voor het opstellen van een verslag dat de onderlinge uitdagingen op het gebied van duurzaamheid getrouw weergeeft.

**Prijs van Heemkunde Oost-Vlaanderen 2012** voor de restauratie van het kantoorgebouw Maatschappij Linkerscheldeover in Kallo.

**Lloyd's List Global Award 2010:** Port Operator of the Year. Een erkenning voor de inspanningen die de Antwerpse haven had gedaan om zelfs tijdens een van de moeilijkste jaren hoge normen inzake operationaliteit en klantentevredenheid aan te houden.

**Veiligheidsaward 2009** vanwege de National Nuclear Security Administration (VS), omdat de Antwerpse haven sinds 2007 op ruim veertig plaatsen intensief controleert op de aanwezigheid van producten met radioactieve straling. Deze nucleaire detectie maakt deel uit van het mondiale Megaportsinitiatief dat de handel in nucleaire wapens moet ontmoedigen.

**Shipping Star Award 2009:** de Shipping Star Awards zijn een initiatief van internetsite [ShippingChina.com](http://ShippingChina.com) en worden uitgereikt op basis van stemmen van onder meer handelaren, expediteurs en logistieke bedrijven in China.

**Best Dry Bulk Port 2009:** de genomineerde havens werden beoordeeld op onder meer de geleverde inspanningen om bulkgoederen op een efficiënte, veilige en milieuvriendelijke te behandelen, de kwaliteit van de logistieke nabehandeling, de klantvriendelijkheid, de investeringen in haveninfrastructuur en op de aanpak van hun management om lokale en internationale business te genereren. De haven van Antwerpen kreeg de beste beoordelingen voor deze parameters.

Ook de bedrijven die actief zijn in de haven ontvingen de voorbije jaren tal van awards en erkenningen. Dit duurzaamheidsverslag bevat **een bijlage met het overzicht van deze erkenningen** op het moment van publicatie. De bedrijven worden aangemoedigd om via deze website de lijst bij te werken en up-to-date te houden met als doel de interactie tussen bedrijven te verhogen en de disseminatie van kennis en innovatie in functie van duurzaamheid te bevorderen.

Veiligheids-, kwaliteits-, product- en andere certificaten worden niet opgenomen. Zo goed als alle bedrijven in de haven zijn immers op een of meerdere vlakken gecertificeerd en de publicatie ervan zou een eindeloze opsomming opleveren.



## Missie, visie, strategie en uitdagingen

Voor dit tweede duurzaamheidsverslag gaat de havengemeenschap verder op de ingeslagen weg. De missie, visie en strategie blijven ongewijzigd: de havengemeenschap voert hiermee een duidelijk beleid over de manier waarop de haven op een duurzame wijze verder zal ontwikkelen.

### Missie

De Antwerpse haven heeft de ambitie zich in de Hamburg-Le Havre range te positioneren als de koploper op het vlak van duurzaamheid.

### Visie



In de 20ste eeuw lag de nadruk van het havenbeleid sterk op de **economische ontwikkeling**. De basisdoelstelling was het zo vlot mogelijk organiseren van diverse en altijd groeiende goederenstromen en het bewerkstelligen van een stabiele, kwaliteitsvolle en omvangrijke tewerkstelling. Ook in de toekomst zal dat de kerntaak van de havengemeenschap blijven. Daarnaast zijn de havenactiviteiten onlosmakelijk verbonden met een aantal maatschappelijke thema's. Milieubeheer krijgt een prominentere plaats. Het stakeholdersmanagement dient verder ontwikkeld. Verder zal de haven de volgende decennia de politiek van economische diversificatie voortzetten om de synergie tussen maritieme handel, logistiek en industrie uit te breiden tot nieuwe, havengebonden diensten. En, last but not least, zal meer dan voorheen worden ingezet op een voor de omgeving minder belastend achterlandvervoer.



De haven van Antwerpen ziet zichzelf als **een haven van en voor mensen**. Dit vraagt blijvende aandacht voor de betrokkenheid van de stad en de regio, en het verder verstevigen van het draagvlak. De hoge productiviteit waarvoor onze haven wordt geroemd, kan enkel worden bestendigd door recrutering van de juiste mensen op de juiste plaats. De match tussen vraag en aanbod blijft een uitdaging. Een duurzame relatie met de werknemers en een doorgedreven promotie van havenjobs moet de arbeidscontinuïteit verzekeren. Dit alles willen we realiseren binnen een veilige werkomgeving.

Ten slotte mag niet uit het oog worden verloren dat **de geografische ligging** van Antwerpen op zich al uniek is voor een toekomstgericht vervoersbeleid. Waar in de wereld kunnen de grootste (container)zeeschepen 80 km landinwaarts varen tot in het hart van de meest geurbaniseerde en geïndustrialiseerde regio van Europa? Het is nagenoeg zeker dat de vervoerskosten over land onder invloed van de Europese en nationale regelgeving verder zullen stijgen. Daardoor wordt de landinwaartse ligging van de haven van Antwerpen een nog grotere troef die de transportkosten beperkt en de transportgerelateerde milieueffecten minimaliseert. Dit gegeven wordt nog versterkt door de verdere uitbouw van de aanwezige trimodale ontsluitingsmogelijkheden voor het achterlandvervoer.

De bundeling van goederenstromen in een wereldhaven biedt tal van nieuwe kansen voor een vernieuwend **mobiliteitsbeleid**. De ultieme voorwaarde is uiteraard dat het transport van de goederen tussen het maritieme voorland en het continentale achterland probleemloos verloopt. Maar ook aan de landzijde biedt het mainportmodel belangrijke baten op het gebied van mobiliteitsbeheersing. Doordat Antwerpen over een voldoende kritische massa goederen beschikt, kunnen hier grote ladingsstromen gebundeld worden. Door dit vrachtvolume te consolideren, is het mogelijk de binnenvaart en het spoor meer te benutten. Dit zorgt voor een uiterst milieuvriendelijke vervoerspolitiek. Dat komt tot uiting in de voor Antwerpen gunstige modal split die echter nog verder moet evolueren naar minder omgevingsbelastende modi.

Duurzaamheid betekent niet alleen het behoud en de versterking van de competitieve positie van de haven, maar ook de opbouw van een vitaal en crisisbestendig economisch weefsel. Specifiek voor Antwerpen betekent dit de uitbouw van een zo gediversifieerd mogelijke haven economie (mainportconcept). Dit bevordert de stabiliteit en creëert tal van synergieën die de economische structuur van de haven versterken en bijgevolg haar attractiviteit verhoogt.

Goed bestuur vereist **een stabiel strategisch beleid** dat het roer niet omgooit bij elke conjuncturele omslag. Het is de verdienste van het duurzaamheidsverslag dat hierin een groot aantal elementen van duurzaamheid in een overzichtelijk geheel werden weergegeven. Het eerste verslag vertrok daarbij van een nulmeting van deze elementen, in dit tweede verslag zien we de evolutie na 2 jaar.

Het Totaalplan, een samenwerking tussen alle havengerelateerde partners, heeft het gemeenschapsgevoel een steviger fundament gegeven. Dit onderbouwt een gedragen langetermijnperspectief voor de haven van Antwerpen.

Met het duurzaamheidsverslag wil de havengemeenschap het draagvlak voor duurzaamheid vergroten naar de havengebonden bedrijven en actoren, wil ze duurzame investeringen aantrekken, de stakeholders informeren én betrekken bij de duurzaamheidsprestaties en de

wereldwijde klanten een efficiënte en economisch sterke partner aanbieden in de globale toeleveringsketen.

Een duurzame aanpak is immers de basisvereiste om te kunnen blijven groeien en door schaalvergroting op alle elementen van People, Prosperity en Planet vooruitgang te blijven boeken.

### **Prosperity**

In dit tweede duurzaamheidsverslag hebben we ervoor gekozen om de term 'profit' te vervangen door 'prosperity'.

Voor de havengemeenschap is 'profit' te eng als louter economische winst gedefinieerd. Naar analogie met de wereldtop over [duurzame ontwikkeling te Johannesburg](#) (2002), kiezen we de term 'prosperity' die dit in een breder perspectief plaatst, nl. de maatschappelijke winst voor de hele regio. In deze context omvat de term 'prosperity' de door de haven gecreëerde welvaart.

## Strategie

De Antwerpse havengemeenschap heeft de ambitie om Antwerpen in de Hamburg–Le Havre range te positioneren als de koploper op het gebied van duurzaamheid. Deze doelstelling is ook terug te vinden in het Totaalplan van de Antwerpse haven.

De vier grote thema's van de supply chain en de zes thema's ter versterking van de gemeenschap moeten zorgen voor een vitale en doelmatige, milieuvriendelijke en gedragen haven.

## Vitaal en Doelmatig



Een haven die bruist is op die manier de economische motor van haar regio en achterland. Alle activiteiten worden effectief en efficiënt uitgevoerd. Onderstaande acties zorgen voor prosperity.

- **De keuze vergemakkelijken voor Antwerpen:**
  - als betrouwbare partner in de wereldwijde toeleveringsketen
  - als mainport met een uitstekende nautische toegankelijkheid, polyvalent met een brede en continue dienstverlening, met synergiën tussen de verschillende functies (maritiem, logistiek, industrie)
  - met haar cargogenererend vermogen van het achterland en de havenindustrie
  - met beschikbare capaciteit voor containerbehandeling, een uniek pijpleidingennetwerk en wereldwijd de hoogste concentratie aan logistieke opslag- en distributieruimte
  - en haar hoge arbeidsproductiviteit.

- De grote **toegevoegde waarde** van de haven voor Vlaanderen en België op een duurzame manier optimaliseren.
- De **bereikbaarheid van het achterland** verbeteren zodat het intermodale transport van en naar Antwerpen kan groeien. De Masterplannen voor de binnenvaart, het spoor en de weg uitvoeren en ze laten aansluiten op het Masterplan Mobiliteit Antwerpen van de overheid.
- De Antwerpse haven sterker positioneren op de **wereldmarkt**. Duurzaamheid is daarbij een van de handelsmerken. Een dienstverlening aanbieden die tot de wereldtop behoort door te investeren in de verbetering van de operationele efficiëntie en de optimalisering van de nautisch-technische dienstverlening.
- Bij de **ketenorganisatie** de bestaande en geplande vaarmogelijkheden maximaal benutten en een langetermijnvisie ontwikkelen op de nautische toegankelijkheid. Een geïntegreerde ketenbenadering vormt hierbij het sleutelwoord zodat de schepen niet enkel vlot de haven kunnen aanlopen, maar ook binnen de haven op een efficiënte manier worden behandeld.
- Een sterk **innovatiebeleid** voeren om de concurrentiekracht en het imago van de haven op een hoog niveau te handhaven.
- De operationele **efficiëntie** verbeteren door een hogere ruimteproductiviteit. Daarvoor moeten de komende jaren ongebruikte/onbruikbare gronden bouwrijp worden gemaakt.
- Een **veilige en beveiligde haven** is een cruciale voorwaarde voor een vlot goederenverkeer. De goede reputatie van de Antwerpse haven (alle scheepvaartterminals beschikken over het ISPS-certificaat) behouden en waar mogelijk versterken



Een haven die oog heeft voor ecologie en natuur. Onderstaande acties zorgen voor planet.

- Op een proactieve, verantwoordelijke en kritische manier omgaan met de **milieu-uitdagingen**.
- Een **kenniscentrum** uitbouwen dat alle nuttige gegevens en data verzamelt om in het havengebied een gecoördineerd milieu- en natuurbeleid uit te voeren.
- De zorg voor het milieu laten evolueren van een potentiële hinderpaal voor economische expansie tot **een competitief voordeel** in vergelijking met de andere havens in de range.
- Proactief nagaan hoe de activiteiten zich verhouden tot de **internationale**, Europese en Vlaamse **milieudoelstellingen**.
- Omgaan met de milieu-uitdagingen vanuit een **maatschappelijke betrokkenheid**.
- Milieu-inspanningen en -strategieën toetsen op hun **effectiviteit en efficiëntie** in een globale milieucontext.
- Gebiedsgerichte en integrale vertaling van bovenstaande principes waar dit een meerwaarde betekent tegenover het sectorale milieubeleid.

**Gebiedsgericht:** door het specifieke karakter heeft de haven nood aan een complementair en aanvullend (en eventueel vervangend) beleid naast het sectorale beleid, in zoverre milieudoelstellingen daar meer mee gediend zijn. Op die manier wordt een effectief en efficiënter milieubeleid verzekerd.

**Integraal:** de havengebruiker heeft er baat bij de milieuvraagstukken op een geïntegreerde wijze te bekijken omdat er cumulatieve effecten en interacties optreden tussen de milieucompartimenten.



## Gedragen



Een haven van en voor de mensen. Onderstaande acties zorgen voor people.

- Alert blijven voor **veranderende omgevingsfactoren** op nationaal en internationaal vlak. Aandacht blijven besteden aan de sociale aspecten van arbeid. Vorming, bijscholing en het aantrekken van voldoende personeel accentueren.
- Een **bijdrage leveren** aan het maatschappelijk streven naar een duurzamere samenleving met bijzondere aandacht voor omwonenden en werknemers.
- Het **maatschappelijk draagvlak van de haven versterken** bij alle stakeholders in binnen- en buitenland. Aandacht hebben voor 'zachte' waarden naast het creëren van werkgelegenheid en welvaart.
- Het belang van de haven van Antwerpen **beter bekend maken**, de sociale integratie met de stad en de ruimere omgeving bevorderen, en een maximale participatie van de betrokken actoren bewerkstelligen. De instrumenten die daarvoor worden gebruikt zijn divers en veelvuldig en worden op elkaar afgestemd via de overlegstructuren.
- Het imago van de Antwerpse haven als **aantrekkelijke werkgever** versterken.
- Zorg dragen voor een gezond **sociaal klimaat**.

## Uitdagingen en mogelijkheden van een mainport

Na bijna twee eeuwen onafgebroken havenuitbreiding is Antwerpen uitgegroeid tot een maritiem-logistieke en industriële cluster van wereldformaat. De havengeschiedenis toont aan dat deze evolutie gepaard ging met groeiversnellingen maar ook met perioden van stagnatie en zelfs terugval. De belangrijkste havenoperators zijn er echter telkens in geslaagd om de haven economie weer op een groeipad te brengen via productinnovatie, uitbreiding van het productassortiment en omvangrijke investeringen in infra- en superstructuur.

Door de expansie van het afgelopen anderhalve decennium en na de ingebruikname van de “Ontwikkelingszone Saeftinghe” zal de haven echter haar **fysieke grenzen** bereiken. Voor het eerst worden beleidsmakers geconfronteerd met het begrip ‘eindigheid’ in de havenplanning. ‘Eindigheid’ is echter **eerder een uitdaging dan een probleem**. Om verder te groeien zullen inbreiding, herbestemming en investeringen de sleutelwoorden van de toekomst zijn. Samen met duurzaamheid, want als het begrip ‘eindigheid’ een plaats krijgt in het havendiscours, zal het concept ‘duurzaamheid’ onvermijdelijk sterk aan belang winnen.

Daarnaast is de haven in zekere zin ook slachtoffer geworden van haar succes. De enorme oppervlakte en de indrukwekkende goederenstromen creëren **zware uitdagingen op het vlak van capaciteit, milieu en efficiëntie van het logistieke proces**. Wil de haven haar steun bij het brede publiek behouden, dan zijn fundamentele oplossingen nodig. Tegelijkertijd nopen de snelle veranderingen in de wereldeconomie en de opkomst van nieuwe waarden beleidsvoerders en ondernemers andere accenten te leggen.

Op 30 april 2013 gaf de Vlaamse regering haar definitieve goedkeuring voor het GRUP afbakening zeehavengebied Antwerpen, dat de ruimtelijke grenzen van de haven afbakent. Hierdoor komt er een einde aan de jarenlange onzekerheid. Met deze beslissing wordt een planningsproces van meer dan tien jaar met brede maatschappelijke betrokkenheid afgerond. Tegelijkertijd betekent dit plan vooral de start van de duurzame ontwikkeling van het havengebied op linker- en rechteroever op weg naar 2030. Naast het GRUP keurde de Vlaamse regering een uitgebreid actieprogramma goed. Dat actieprogramma bevat maatregelen en acties met betrekking tot economie en werkgelegenheid, landbouw, de leefbaarheid van de woonkernen, natuur en milieu, mobiliteit, recreatie en erfgoedwaarden. Deze flankerende maatregelen en acties moeten de kwaliteit van de leefomgeving in het gebied versterken terwijl de haven op duurzame wijze verder kan ontwikkelen.

Kortom, de haven zal **enkel een mainport kunnen blijven** door op de huidige oppervlakte en de toekomstige Ontwikkelingszone Saeftinghe almaar meer trafieken en industriële en logistieke activiteiten een plaats te geven. Daarnaast moet ook de maritieme en continentale bereikbaarheid van de haven op langere termijn worden verzekerd en is het cruciaal de externe effecten van de havenactiviteiten op water, lucht en bodem minimaal te houden. Tot slot blijft de havengemeenschap een belangrijke werkgever. De strijd voor talent zal onverminderd voortwoeden.

Komen er geen antwoorden op deze uitdagingen, dan bestaat het **risico** dat de haven haar rol als economisch centrum verliest. Een herstructureringsproces is dan het logische gevolg. Het eerste scenario geniet uiteraard de voorkeur, al is het maar omdat het mainportscenario

veruit de meeste baten voor de gemeenschap met zich meebrengt op economisch, sociaal en ecologisch gebied.



## Verslagprofiel en gevolgde methodologie

### Verslagprofiel

Het eerste duurzaamheidsverslag van de Antwerpse havengemeenschap werd gepubliceerd in februari 2012. In het tweede duurzaamheidsverslag worden de evoluties op het vlak van duurzaamheid tot en met het jaar 2012 weergegeven. Indien de data van 2012 niet beschikbaar waren, zijn de meest recente data gebruikt. Het verslag wordt tweejaarlijks gepubliceerd.

### Reikwijdte en afbakening


#### Duurzaamheid op verschillende niveaus

De oprichting in oktober 2010 van een 'Stuurgroep Duurzaamheid' binnen het Totaalplan voor de Antwerpse Haven was de opstart van het duurzaamheidsverslaggevingsproces voor de Antwerpse havengemeenschap. Dit heeft begin 2012 geresulteerd in een eerste duurzaamheidsverslag dat later dat jaar werd bekroond met de prijs van het beste Belgische Duurzaamheidsverslag 2012 in de categorie 'andere organisaties'. Direct na de publicatie van het eerste duurzaamheidsverslag werd er een traject opgestart om de duurzaamheidsperformantie en –verslaggeving te verbeteren en verder te zetten. De stuurgroep werkte hiertoe samen met drie thematische werkgroepen:

- People: sociale aspecten zowel m.b.t de werknemers in de haven als ook richting de samenleving
- Planet: milieuaspecten havenexploitatie en -ontwikkeling;
- Prosperity: economische aspecten van de haven, toegevoegde waarde en welvaart voor de regio.

De stuurgroep duurzaamheid en de thematische werkgroepen bestonden uit vertegenwoordigers van de initiatiefnemers, [Alfaport Antwerpen](#), [GHA](#) en [MLSO](#), aangevuld met essenscia en andere stakeholders.

Het duurzaamheidsverslag is opgesteld conform de internationale Global Reporting Initiative-standaard (G4, 'In accordance' core). Deze methodologie is niet alleen algemeen erkend, ze is tevens een van de meest omvattende, meest gestandaardiseerde en meest gebruikte methode voor ondernemingen die een duurzaamheidsrapport willen publiceren. Dit moet zorgen voor een kwaliteitsgarantie.

Deze kwaliteitsgarantie wordt nog versterkt door de externe validatie van het rapport door een objectieve derde partij, in dit geval PwC. Deze validatie werd uitgevoerd volgens de 'International Standard on Assurance Engagements' (ISAE) 3000 met een beperkte mate van zekerheid. ISAE 3000 is een model ontwikkeld voor de attestatie van niet-financiële data. Bij een attestatie met beperkte mate van zekerheid worden onder andere volgende procedures uitgevoerd: bespreking met de dataverantwoordelijke omtrent de opzet en de berekening van de indicator en in beperkte mate de validatie van de bekomen informatie. Dit is vergelijkbaar met een 'review' op financiële data en dus minder doorgedreven dan een audit. De geattesteerde indicatoren zijn doorheen de tekst voorzien van het PwC-logo: .

Omdat het duurzaamheidsverslag een gezamenlijk rapport is voor de Antwerpse havengemeenschap, rapporteert het over het havengebied zowel vanuit de taken/bevoegdheden van het GHA en de MLSO als vanuit de activiteiten van de havengemeenschap (Alfaport). Ook VOKA – Kamer van Koophandel Antwerpen Waasland, de Nationale Bank van België (NBB), het Instituut voor Natuur- en Bosonderzoek (INBO), de Openbare Vlaamse Afvalstoffenmaatschappij (OVAM), de Vlaamse Milieu Maatschappij (VMM) en Water-Link stelden gegevens ter beschikking.

Het tweede duurzaamheidsverslag gaat over het Antwerpse zeehavengebied; geografisch afgebakend in het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan '[afbakening zeehavengebied Antwerpen](#)', goedgekeurd door de Vlaamse regering op 30 april 2013 en gepubliceerd in het Belgisch staatsblad op 3 juni 2013. Hiermee wijkt de afbakening licht af van die van het eerste duurzaamheidsverslag, waarbij het Meest Maatschappelijk Haalbare Alternatief (MMHA) is gebruikt zonder de Scheldekaaien en het gebied Petroleum Zuid. Het verschil wordt weergegeven in onderstaande tabel. Voor de alle data afkomstig van de NBB is het gebied Petroleum Zuid nog wel opgenomen.

Straten opgenomen in eerste verslag, maar niet in tweede	Mogelijke impact op de resultaten
Beverse dijk, Engelse steenweg, Gemaalweg, Klein Arenberg, Lindenhofstraat, Melseledijk, Nieuwe Arenberg, Oud Arenberg, Paardenkerkhofstraat, Parkstraat, Scheldemolenstraat, Sint-Michielsstraat, Smoutpot, Spaans Fort, Verkortingsdijk, Verrebroekstraat, Vitsweg, Zoutedijk	Geen, geen havenbedrijven gevestigd
Kallodijk, Nieuwe Grote Watergang, Oostlangedijk	Straten bestaat niet meer
Straten niet opgenomen in eerste verslag, maar wel in tweede	Mogelijke impact op de resultaten
Ebeslaan, Kallo	Klein, 1 bedrijf gevestigd
Ekersedijk, Keetbergstraat, Noordkasteel-Zuid, Sloepenweg	Geen, geen havenbedrijven gevestigd
Letlandstraat, Siberiastraat	Klein, enkele kleine dienstgebouwen GHA

Alle indicatoren/gegevens die opgenomen zijn in dit verslag gelden voor zover mogelijk voor dat geaggregeerde niveau. Waar dit niet zo is, wordt dit vermeld.

Met het eerste duurzaamheidsverslag wilden we individuele bedrijven een voorbeeld geven dat gebruikt kon worden om zelf (geïntegreerde) jaar- of duurzaamheidsverslagen op te maken. Nu is er gekoppeld aan het tweede duurzaamheidsverslag de lancering van de wegwijzer duurzaam ondernemen waarmee we bedrijven informatie en advies aanreiken om duurzaam ondernemen in hun dagelijkse werking te implementeren.

Qua publicatievorm is er deze keer gekozen enkel voor een website, waarbij het verslag ook als pdf kan worden gedownload. De initiatiefnemers wensen hiermee het verslag en de ideeën rond duurzaamheid breed te verspreiden, meer mogelijkheden tot interactiviteit te bieden en terzelfdertijd de output op een duurzame manier te verspreiden.

## **Gevolgde methodologie**

### **Volgens de GRI-beginselen**

Dit rapport volgt het protocol en de basisbeginselen van de GRI. Krachtens de beginselen op het gebied van materialiteit en controle zijn de meest relevante indicatoren gekozen waarop ondernemingen zich baseren om hun manier van werken te veranderen. Na de publicatie van het eerste duurzaamheidsverslag is de lijst van gekozen en niet gekozen indicatoren tijdens een intensieve dialoog met de stakeholders, zoals beschreven in “overleg met de stakeholders”, nogmaals onder de loep genomen.

Krachtens de beginselen op het gebied van evenwichtigheid en volledigheid komen zowel positieve als negatieve elementen aan bod over alle aspecten van duurzame ontwikkeling.

Tot slot eist het beginsel van de vergelijkbaarheid dat de prestaties met een ijkpunt en met andere relevante spelers kunnen worden vergeleken. Waar mogelijk wordt dit gedaan.

### **Met bijsturing volgens de eigenheden van de Haven van Antwerpen**

Aanpassingen en of aanvullingen aan de GRI richtlijnen en methodologie zijn gebeurd waar nodig, opdat het rapporteringskader relevant zou zijn voor de haven van Antwerpen. Die vergt door haar specifieke context maatwerk. De GRI-methodologie is in oorsprong bestemd voor (multi)nationale ondernemingen. Bij gebrek aan indicatoren specifiek voor de realiteit van een havengebied, zijn een aantal bijsturingen noodzakelijk. Van GRI-lijst zijn alleen die generieke indicatoren overgenomen die zinvol zijn in een havencontext. Zij zijn aangevuld met relevante indicatoren afkomstig van officiële bronnen en andere externe organisaties. Dit steeds binnen de perken van de GRI-richtlijnen en de basisbeginselen zoals hierboven vermeld.

### **Gebruik van officiële gegevens**

De gebruikte gegevens berusten zoveel mogelijk op officiële statistieken. In dit verslag worden de evoluties tot en met het jaar 2012 weergegeven voor zover de gegevens beschikbaar waren. Voor de economische en sociale gegevens die afkomstig zijn uit de jaarrekeningen en sociale balansen neergelegd bij de Nationale Bank zijn de gegevens opgenomen tot en met het jaar 2011.

## In overleg met de stakeholders

### De dialoog

Na de lancering van het eerste duurzaamheidsverslag werd gekozen voor een verbetertraject in overleg en samenwerking met de stakeholders. Naast het overleg binnen de verschillende thematische werkgroepen, opteerde men ook voor een kritische analyse door experts uit het netwerk van [Kauri](#) (31 mei 2012), stakeholders die niet betrokken waren bij de totstandkoming van het eerste verslag. Kauri heeft hiervoor, in samenspraak met de stuurgroep duurzaamheid van de Antwerpse haven, experts gevraagd om een analyse te maken van zowel de duurzaamheidsrapportering als de verschillende deelaspecten. Daarnaast kregen alle leden van Kauri de mogelijkheid om aan deze analyse een bijdrage te leveren. Vervolgens werden de opmerkingen en suggesties meegenomen in de thematische werkgroepen, waarna alles werd voorgelegd op een algemeen stakeholdersoverleg (18 december 2012).

Ondanks de breed verspreide uitnodiging was de lijst van uiteindelijke deelnemers qua type stakeholder redelijk eenzijdig. De groepen 'burgers' en 'middenveldorganisaties/verenigingen' waren sterk ondervertegenwoordigd, dit in tegenstelling tot het stakeholdersoverleg ter voorbereiding van het eerste verslag.

De naar ons gevoel zeer open en constructieve stakeholdersdialoog vormt mee de basis voor de wijzigingen en aanvullingen die werden doorgevoerd in het tweede duurzaamheidsverslag en voor de lopende en op stapel staande onderzoeken en acties. De wijze waarop de inbreng van de stakeholders werd geïncorporeerd, is weergegeven in een [feedbackrapport](#) dat ook aan alle stakeholders werd bezorgd. Dit rapport vermeldt ook welke stakeholders in dit proces betrokken waren.

Naast de stakeholdersdialoog werd het duurzaamheidsverslag op verschillende fora gepresenteerd. De vragen en opmerkingen op die presentaties werden eveneens meegenomen in het verbetertraject.

### Een verbeteringstraject

Het niet-opnemen van een indicator met als argument dat deze niet relevant is of dat de data om er over te rapporteren niet beschikbaar zijn, resulteerde vaak in vragen en/of suggesties van de betrokkenen. In dit verslag wordt meer aandacht besteed aan de onderbouwing van het niet-opnemen of niet kunnen rapporteren van bepaalde indicatoren. We willen hierbij ook benadrukken dat het een rapportering betreft van een havengemeenschap: een gemeenschap die bestaat uit meer dan 900 bedrijven of afdelingen waarvan het moederbedrijf niet in Antwerpen is gevestigd, met een grote diversiteit aan activiteiten. Hierdoor is het niet altijd mogelijk om voor bepaalde indicatoren een compleet en betrouwbaar dataoverzicht te krijgen. Bovendien is de vergelijking van gegevens met andere havens, omwille van de verschillende samenstelling van bedrijfssectoren, niet altijd haalbaar.

In het eerste verslag werd bewust gekozen om geen concrete doelstellingen of visie uit te werken. Het was de bedoeling om tot een nulmeting te komen van het begrip duurzaamheid voor de volledige havengemeenschap, zonder voor de verschillende bedrijven bijkomende doelstellingen te formuleren. Bedrijven krijgen immers vaak doelstellingen opgelegd vanuit

het moederbedrijf of vanuit internationale of regionale regelgeving of hebben zichzelf vrijwillig doelen gesteld.

In deze versie wordt getracht om, voor zover mogelijk, de link te leggen met de bestaande doelstellingen. Verder groeit ook het besef dat er met het opstarten van het 'meten' van duurzaamheid behoefte is aan een gezamenlijk gedragen langetermijnvisie rond bepaalde thema's, zoals energie en mobiliteit.

Een aantal specifieke thema's die in vrijwel elk stakeholdersoverleg terugkomen of waarover tijdens de presentaties geregeld vragen gesteld worden, zijn:

### **Mobiliteit**

De modal split wordt gezien als een uitstekende indicator voor het mobiliteitsvraagstuk van en naar de haven. De stakeholders drongen er op aan om in het duurzaamheidsverslag dieper in te gaan op de visie en de strategie die de havengemeenschap nastreeft om de gewenste modal split te bewerkstelligen.

Daarom werd nu een apart luik rond het thema [mobiliteit](#) uitgewerkt, waarbij dieper wordt ingegaan op de visies en strategieën die mede door de haven van Antwerpen worden uitgewerkt voor de diverse transportmodi. Er wordt tevens ingegaan op veilig woon-werkverkeer en de bereikbaarheid van de bedrijven met het openbaar vervoer of andere gemeenschappelijke vervoersinitiatieven.

### **Energie**

Hoe zeker kunnen we op korte termijn zijn over de energievoorziening? In welke mate kan/moet de haven self-supporting zijn in haar energievoorziening en hoe zit het met de bevoorradingszekerheid? Op de lange termijn speelt de vraag of de havengemeenschap, met haar grote petrochemisch cluster, voorbereid is op een toekomst met olieschaarste en waarbij wordt gestreefd naar een C-arme economie. Deze onderwerpen worden door verschillende actoren als belangrijke aandachtspunten erkend, maar tegelijkertijd wordt ook toegegeven dat hier momenteel niet direct een antwoord op gegeven kan worden. Er is een werkgroep opgericht die deze onderwerpen verder zal uitwerken en hierover ook zal rapporteren in het derde duurzaamheidsverslag.

### **Hinder**

In de aanloop naar het eerste duurzaamheidsverslag bleek hinder moeilijk in beeld gebracht te kunnen worden, ondanks het bestaan van verschillende klachtendatabanken. Alle betrokkenen erkenden echter het belang van dit aspect voor de relatie tussen het havengebied en zijn omwonenden.

In dat kader is er na het verschijnen van het eerste verslag een belevingsonderzoek opgestart, uitgevoerd door de onderzoeksgroep 'Milieu en Samenleving' van de Universiteit van Antwerpen. De samenvatting van dit onderzoek en de eerste resultaten in de vorm van mogelijk op te nemen indicatoren werden opgenomen in het hoofdstuk 'Maatschappij'. Een aantal van de indicatoren zijn nu nog niet opgenomen, maar zullen verder worden uitgewerkt in de aanloop naar het derde duurzaamheidsverslag.

## Afval

Er was meermaals de vraag of het mogelijk is om een inschatting te maken van de afvalproductie door de bedrijven in de Antwerpse haven. Uit overleg met de vier belangrijkste inzamelaars van afval en OVAM werd besloten dat het vrijwel niet mogelijk is om een totaal beeld te krijgen voor het afgebakende gebied. OVAM biedt op Vlaams niveau uitgebreide rapporteringen over de afvalproductie op basis van statistische bevragingen die niet extrapoleerbaar zijn op het niveau van het havengebied.

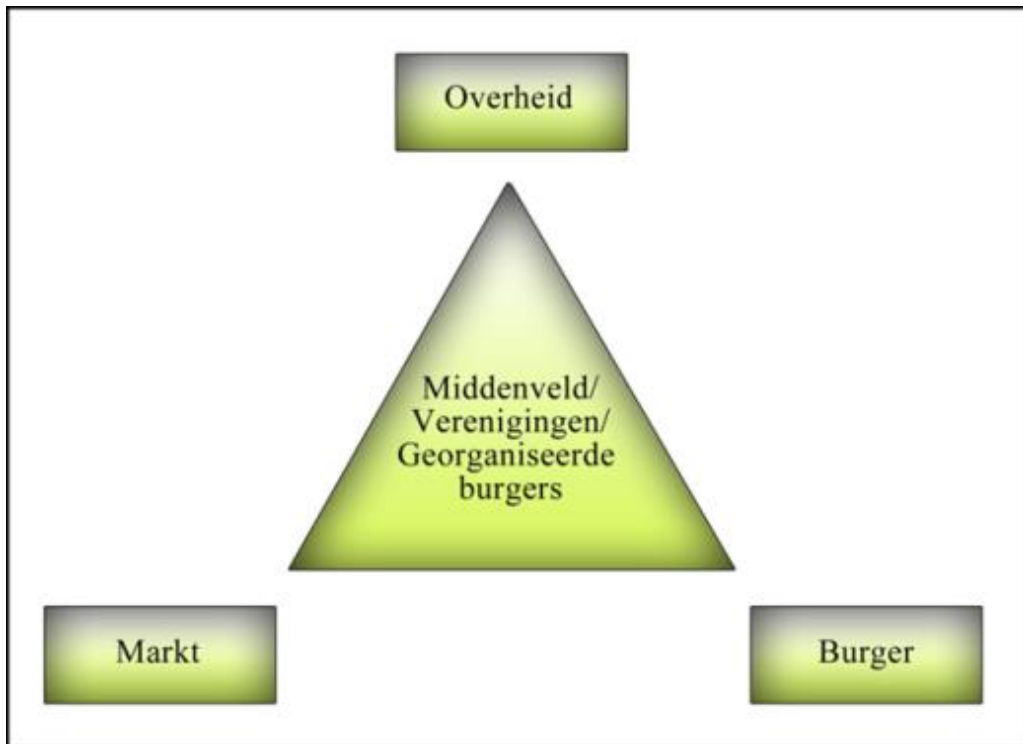
## Diversiteit

Diversiteit was en blijft beperkt tot een weergave van de ratio mannelijke/vrouwelijke werknemers. Er is getracht om in samenwerking met SEIN (Identity, Diversity & Inequality Research, Universiteit Hasselt) tot een verdere invulling te komen van deze indicator, maar uiteindelijk bleken er (voorlopig) geen bruikbare definities te zijn om diversiteit kwantitatief verder in beeld te brengen. Diversiteit in de Antwerpse haven wordt dan ook voornamelijk kwalitatief besproken bij het thema [tewerkstelling](#).

Naast deze thema's waren er verschillende andere aspecten zoals materiaalbeheer en -beleid, efficiënt ruimtegebruik, emissies naar lucht en water, mensenrechten, die door een of meerdere stakeholders onder de aandacht werden gebracht. In de feedbacknota wordt hierop dieper ingegaan.

## Wie zijn de stakeholders?

Er zijn veel actoren betrokken bij het havengebied. De erg ruime groep 'stakeholders' kan worden ingedeeld volgens de klassieke organisatie van een samenleving, gesteund op drie bouwstenen: de overheid, de markt (bedrijven) en de burger (zie figuur 1). De verbinding daartussen bestaat uit middenveldorganisaties en verenigingen.



Welke actoren zijn relevant voor het havengebied?

### Overheid

Havenoverheden (GHA en MLSO)

Lokale besturen:

- Met haven- en/of industriële activiteiten die op hun grondgebied plaatsvinden: Stad Antwerpen en haar districten Berendrecht-Zandvliet-Lillo, en de gemeenten Ekeren, Zwijndrecht en Beveren
- Aangrenzende gemeenten zonder haven- en/of industriële activiteiten op hun grondgebied: Stabroek, Kapellen, Brasschaat en Sint-Gillis-Waas

Provinciale overheden: Provincie Antwerpen en Provincie Oost-Vlaanderen

De Vlaamse Overheid en haar bevoegde diensten:

- de Sociaal Bemiddelaar voor de Vlaamse zeehavens
- Departement Mobiliteit en Openbare Werken (afd. maritieme toegang, afd. beleid mobiliteit en verkeersveiligheid, afd. algemeen beleid en afd. haven- en waterbeleid).

- Departement Leefmilieu, Natuur en Energie
- Departement Ruimtelijke Ordening, Woonbeleid en Onroerend Erfgoed
- Departement Landbouw en Visserij
- Departement Werk en Sociale Economie
- Waterwegen en Zeekanaal, Afdeling Zeeschelde
- Instituut voor Natuur- en Bosonderzoek
- Beheercommissie Natuurcompensatie Linkeroever en Rechteroever
- Vlaamse Landmaatschappij
- Vlaamse Milieumaatschappij
- de Vlaamse Havencommissie

Andere overheden: GOM Antwerpen, Intergemeentelijk samenwerkingsverband Land van Waas, Polderbesturen, Infrabel en B-Rail, De Lijn,...

## Markt

Maritieme industrie/havenbedrijven/logistiek en transport

- Grootindustrie (Voka-Kamer van Koophandel Antwerpen-Waasland)
- Andere, bv. energieproducenten, afvalverwerkers, baggerbedrijven
- Andere havens (nationaal en internationaal).

## Burger

Niet-georganiseerde burgers komen in contact met de haven via:

- Werken in het gebied
- Wonen in de omgeving
- Recreatief bezoek:
  - Initiatieven Stad Antwerpen of GHA (bv. havenbustoer, MAS-havenpaviljoen)
  - Havencentrum Lillo, Fort Liefkenshoek, Natuurpunt, boottochten Flandria, gidsenvereniging Antwerpen en Beveren, Antwerpen Averechts, Lillo boekendorp,...

## Middenveldorganisatie

- Vakbonden: ACV, ACLVB en ABVV
- Werkgevers: Alfaport, Algemene beroepsvereniging voor het Antwerpse Stouwerij- en Havenbedrijf (ABAS), Antwerpse Scheepvaartvereniging (ASV), Belgian Association of Tank Storage Operators (BATO), Centrale der Werkgevers aan de haven van Antwerpen (CEPA), essenscia (multisectorale koepelorganisatie van de chemie en de life sciences), Koninklijke Belgische Redersvereniging (KBRV), Koninklijke Federatie van Belgische Transporteurs & Logistieke Dienstverleners (FEBETRA), Koninklijk Verbond der Beheerders van Goederenstromen (KVBG), Transport & Logistiek Vlaanderen, Vereniging voor Expeditie, Logistiek en Goederenbelangen van Antwerpen (VEA), VIBNA, Voka-Kamer van Koophandel Antwerpen-Waasland
- Landbouworganisaties: Boerenbond en ABS
- Milieu- en natuurorganisaties: Bond Beter Leefmilieu, Natuurpunt Antwerpen-noord en WAL, Benegora



## Verenigingen

- Bewonersverenigingen en actiegroepen verbonden met het gebied
- Erfgoedverenigingen en heemkundige kringen
- Recreatie

## Andere

Havengebonden opleidingscentra en onderwijsinstellingen

Media

Internationale havengerelateerde organisaties (ESPO, FEPORT, IAPH, PIANC,...)

## Duurzaamheid in kaart

### Inleiding

Op 2 februari 2012 stelde de Antwerpse haven zijn eerste duurzaamheidsverslag voor. Een primeur, want voor het eerst presenteerden de verschillende partners van een havengemeenschap een gezamenlijke duurzaamheidsrapport over het volledige havengebied. Met die nulmeting wilde de havengemeenschap van Antwerpen haar ambitie kracht bijzetten om zich te positioneren als koploper op het vlak van duurzaamheid in de Hamburg-Le Havre Range. Deze arbeidsintensieve oefening willen we om de twee jaar herhalen en we zijn dan ook verheugd u het tweede duurzaamheidsverslag van de Haven van Antwerpen te mogen voorstellen.

Het belang van duurzaamheid in de uitbouw van de haven van de toekomst wordt ondertussen door alle partijen onderkend. De vele aspecten van de bereikbaarheid van de haven en van het voor- en achterland werden door de havengemeenschap niet enkel bekeken vanuit een economisch-financieel perspectief maar ingebed in de duurzame context waar de havengemeenschap voor staat.

Het overleg met de verschillende stakeholders werd systematisch voortgezet en door alle partijen als bijzonder nuttig ervaren. Daarom werd na de publicatie van het eerste duurzaamheidsverslag samen met de stakeholders een kritische analyse gemaakt van het voorbije traject en werden aanbevelingen en visies op verbetertrajecten meegenomen naar dit tweede verslag.

Er is de voorbije twee jaar extra aandacht gegaan naar veiligheid met het accent op preventie van ongevallen. De moderne haven is immers een drukke entiteit met heel wat risico's. Veiligheid is dan ook een prioriteit voor alle partijen binnen de havengemeenschap.

Dat duurzaamheid veel aspecten heeft bewijst de indicator 'hinder'. Deze indicator speelt zowel op milieu- als op menselijk vlak. De wetenschappelijke data die worden verzameld om hinder in kaart te brengen en ter ondersteuning van een betere preventie, komen niet altijd overeen met de perceptie van die hinder door de omgeving. Daarom werd er een uitgebreid onderzoek uitgevoerd naar de hinderbeleving in en om de haven van Antwerpen. Deze gegevens leveren bijzonder nuttige informatie over het 'ervaren' van al dan niet hinderlijke effecten van de bedrijvigheid in de haven.

Op energievlak is de eerste betrachting een rationalisering om zowel het verbruik als de vraag naar energie te verminderen. In een industriële omgeving als de haven van Antwerpen met één van 's werelds grootste clusters blijft de nood aan energie echter groot. Daarom streeft de havengemeenschap om waar mogelijk, rekening houdend met 3 P's, zoveel mogelijk groene energie aan te wenden. Een aantal bedrijven, zoals het Havenbedrijf, kopen 100 % groene stroom aan. Daarnaast is er een significante uitbreiding van het windmolenpark gepland en worden de mogelijkheden van bio-based energiebronnen onderzocht. De industrie heeft de jongste jaren bovendien heel wat geïnvesteerd in energie-efficiëntie. Ook op dit domein is er verder onderzoek lopende, onder meer naar warmtenetwerken.

De partners in de haven blijven zich inzetten om alle bedrijven en diensten, klein en groot, mee te nemen in het duurzaamheidsverhaal. Om hen daarin te ondersteunen werd een digitaal platform ontwikkeld: Wegwijzer Duurzaam Ondernemen. Hier kunnen alle betrokkenen en geïnteresseerden achtergrondinformatie vinden om het duurzaamheidsprincipe te implementeren in hun eigen bedrijf of dienst. Dit digitaal platform wordt voortdurend up to date gehouden met nieuwe initiatieven, werkdocumenten, cases uit de praktijk,...

Bij het lezen van dit verslag zult u ook opmerken dat 'Profit' werd vervangen door 'Prosperity', een heel bewuste keuze van de partners die deze term passender vinden voor hun basisvisie nl. een langetermijnvisie op de duurzame groei en bloei van de haven met een grote toegevoegde waarde voor de maatschappij.

Wij hopen van harte dat dit tweede duurzaamheidsverslag iedereen kan inspireren en engageren voor een duurzame haven en maatschappij.

Veel leesplezier.

**Bruno Stevenheydens (voorzitter Maatschappij Linkerscheldeover)**

**Peter Van de Putte (directeur Maatschappij Linkerscheldeover)**

**Walter Van Mechelen (voorzitter Alfaport Antwerpen)**

**Rudy De Meyer (afgevaardigd bestuurder Alfaport Antwerpen)**

**Marc Van Peel (voorzitter Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen)**

**Eddy Bruyninckx (afgevaardigd bestuurder Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen)**

## **Maritieme, logistieke en industriële cluster**

De haven van Antwerpen vormt als enige in de Hamburg-Le Havre-range een cluster waarbij de maritieme, logistieke en industriële activiteiten zo sterk met elkaar verweven zijn. Rederijen zorgen ervoor dat goederen hier aankomen, deze vormen op hun beurt de basis voor logistieke en industriële activiteiten. En vice versa: de industrie en de logistiek leveren goederen die door de rederijen via de haven van Antwerpen worden geëxporteerd. Daarnaast versterken ook de industriële activiteiten deze van de logistiek en omgekeerd, wat een enorme toegevoegde waarde oplevert. Deze drie-eenheid is uniek in het havenlandschap. Wat levert dit op in termen van goederenoverslag en ruimtegebruik (prosperity)? Hoe gaan de bedrijven uit deze cluster om met grondstoffenverbruik en uitstoot (planet)?

### **Gebruikers**

#### **Rederijen**

De combinatie van een efficiënte en kwaliteitsvolle goederenbehandeling, het uitgebreide logistieke netwerk en een sterk aanbod van industrie en productie maakt de haven aantrekkelijk voor rederijen.

#### **Goederenbehandelaars**

Het laden en lossen van schepen, de goederen opslaan in magazijn en zorgen dat ze in optimale conditie naar de eindklant vertrekken, is een basisgebeuren in de haven van Antwerpen. Er wordt heel sterk ingezet op value added logistics, waardoor heel wat grote productiebedrijven ervoor kiezen hier hun Europees distributiecentrum uit te bouwen.

#### **Logistieke bedrijven**

Zorgen voor de toegevoegde waarde van de goederen. Enkele voorbeelden: opslag van chemische producten, verpakken op maat, samenvoegen tot een nieuw product, snijden van staal op maat, herverpakken, herstellen, kwaliteitscontrole van stukgoed, reiniging, inspectie, personaliseren en beschermen van nieuwe wagens (Vehicle Processing Centers).

#### **Expediteurs**

Zorgen voor de organisatie van het vervoer van de goederen, de bijhorende documentatie en douaneformaliteiten.

#### **Traders**

Richten zich op de aankoop en verkoop van goederen. Antwerpen is gekend als een tradinghaven voor staal en non-ferrometalen, koffie, cacao, fruit,...

#### **Verladere**

Productiebedrijven kiezen voor de haven omwille van de vele mogelijkheden om in- en uit te voeren, gecombineerd met talloze toegevoegde waardeactiviteiten.

Al deze gebruikers kiezen voor een haven op basis van kosten, snelheid, dienstverlening en betrouwbaarheid. Meer en meer is ook duurzaamheid een bepalende factor in die keuze, zoals ook blijkt in het [kaderstuk 'Tevredenheidsenquête'](#): eindconsumenten hechten belang aan de kwaliteit van de producten, de manier waarop ze werden geproduceerd én de gevolgen van deze productie op de omgeving (mens en milieu). Het transport is hiervan een wezenlijk onderdeel.

## Troeven

De haven van Antwerpen is 80 km landinwaarts gelegen, waardoor de goederen letterlijk Europa binnenvaren. Dit beperkt niet enkel de transportkost, maar is ook veel efficiënter dan het vervoer per vrachtwagen. De centrale ligging van de Antwerpse haven maakt haar tot een belangrijke toegangspoort voor Europa.

Een uitgebreid netwerk aan pijpleidingen, autosnelwegen, spoorwegen en binnenvaartverbindingen zorgt voor een snelle bediening van de Europese markt. Binnen een straal van 500 km bevindt zich 60 % van de Europese koopkracht.

In de haven worden alle mogelijke goederen behandeld, ongeacht hun verpakking. De productiviteit, kennis en expertise worden wereldwijd gewaardeerd.

## Facts & figures

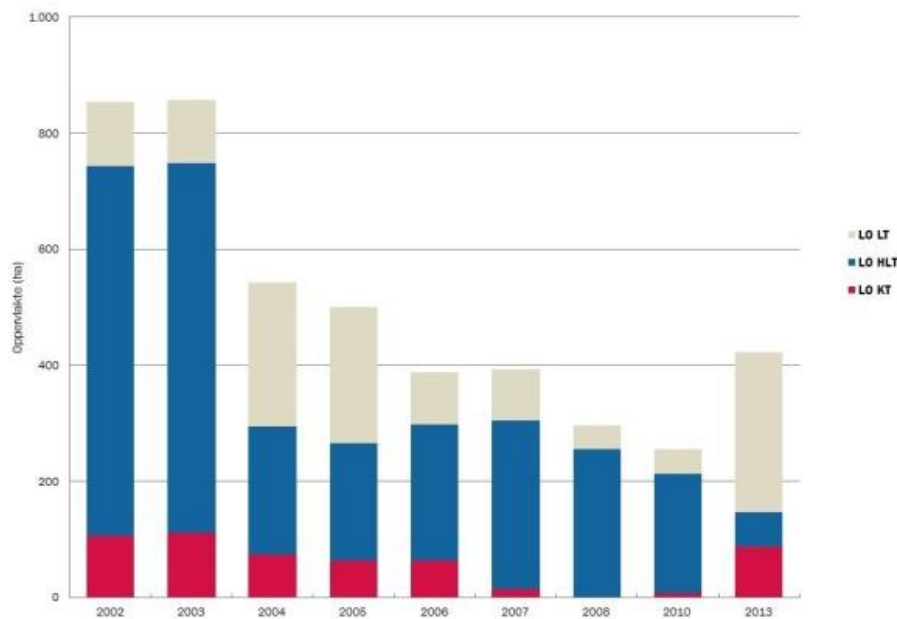
- Tweede grootste haven van Europa (184 miljoen ton in 2012)
- 900 bedrijven actief in de haven
- Grootste chemiehaven van Europa: 30 bedrijven produceren 300 basischemicaliën, 7 van de 10 grootste internationale chemiebedrijven en de grootste geïntegreerde Europese chemiecluster
- Meest moderne fruitterminal ter wereld: 600.000 ton fruit per jaar
- Koffiehaven: 45 % van de Europese voorraad koffie bevindt zich in de Antwerpse haven. Dat in deze commodity meer en meer wordt ingezet op duurzaamheid is te lezen in het [kaderstuk 'Duurzame koffie'](#)
- Europees koploper inzake groepagelading
- Grootste Europese staal-en houthaven
- 680.000 m<sup>3</sup> opslagcapaciteit in silo's
- 5,6 miljoen m<sup>2</sup> overdekte opslag (de grootste concentratie aan overdekte magazijnen ter wereld)
- 6,3 miljoen m<sup>3</sup> opslagcapaciteit vloeibaar massagoed
- 7 steel service centers
- 300.000 m<sup>2</sup> oppervlakte all weather terminal
- 16 terminals gespecialiseerd in breakbulk
- 2 miljoen m<sup>3</sup> gekoelde opslagruimte
- 3 vehicle processing centers

## Prosperity

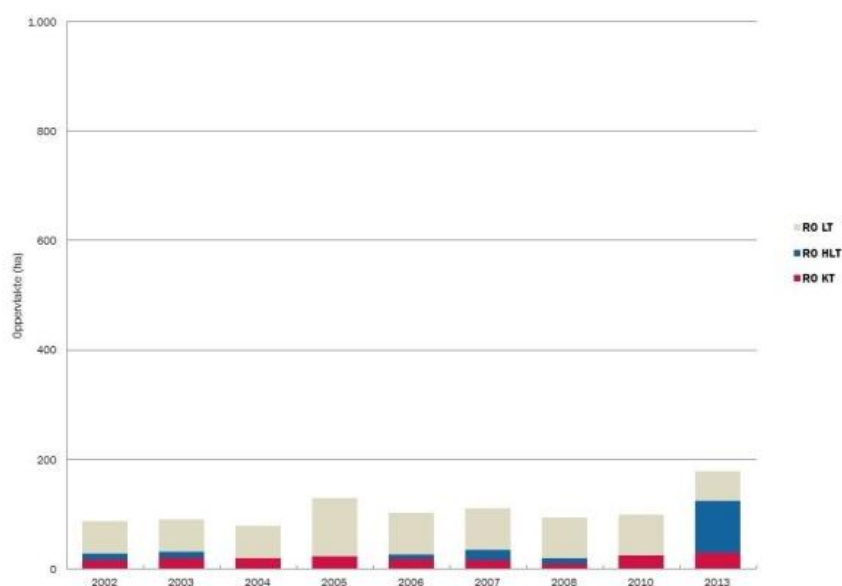
Opdat deze cluster zou kunnen groeien, moet er voldoende beschikbare ruimte zijn. We bekijken in dit verslag of die ruimte optimaal wordt benut, in welke mate de goederenoverslag in de haven toeneemt en hoe het marktaandeel van Antwerpen evolueert.

### Beschikbare ruimte

In 2013 heeft de Vlaamse regering de grenzen van het havengebied definitief vastgelegd. De haven biedt de industriële, maritieme en logistieke cluster de nodige ruimte binnen dit afgebakende gebied zodat hij kan groeien en zich economisch versterken. Zowel op de linker- als rechterscheldeoever is hiervoor nog voldoende capaciteit.



Figuur 1.1: Het oppervlakte binnen het afgebakende havengebied op Linkeroever dat in verschillende termijnen nog in gebruik kan worden genomen voor economische activiteiten (bron: GHA)



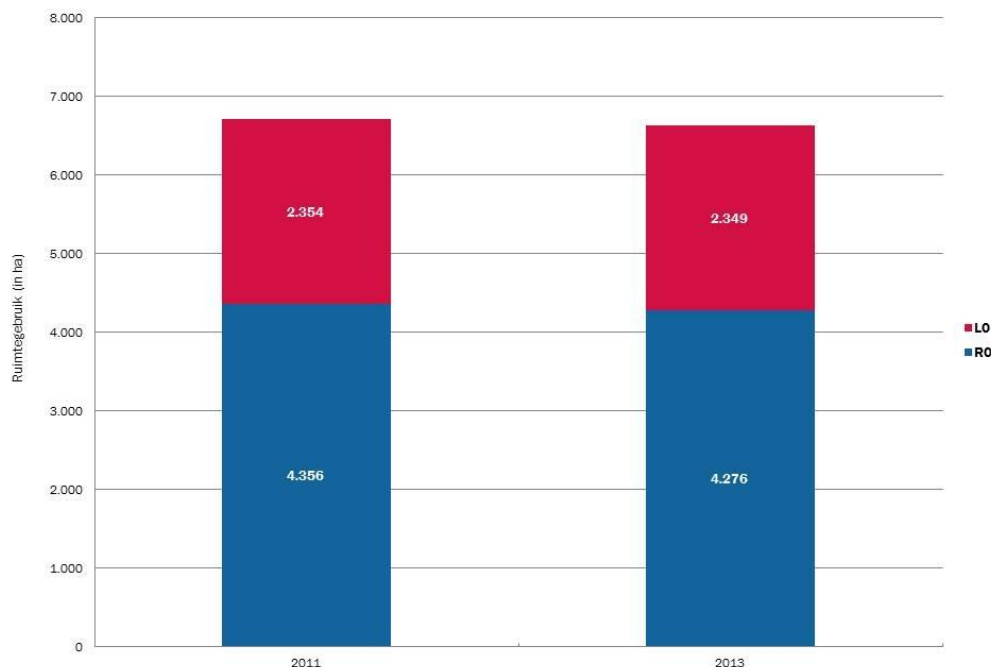
Figuur 1.2: Het oppervlakte binnen het afgebakende havengebied op Recheroever dat in verschillende termijnen nog in gebruik kan worden genomen voor economische activiteiten (bron: GHA)

De uitdagingen op het vlak van ruimte voor verdere economische groei zullen op verschillende manieren worden aangepakt:

- de invulling van de Ontwikkelingszone Saeftinghe
- het herwaarderen en opnieuw inrichten van oude havengebieden
- het efficiënter gebruik maken van de bestaande ruimte
- het ontwikkelen van een investeringsvisie met nadruk op clustereffecten en synergiën met nieuwe projecten.

## Ruimtegebruik

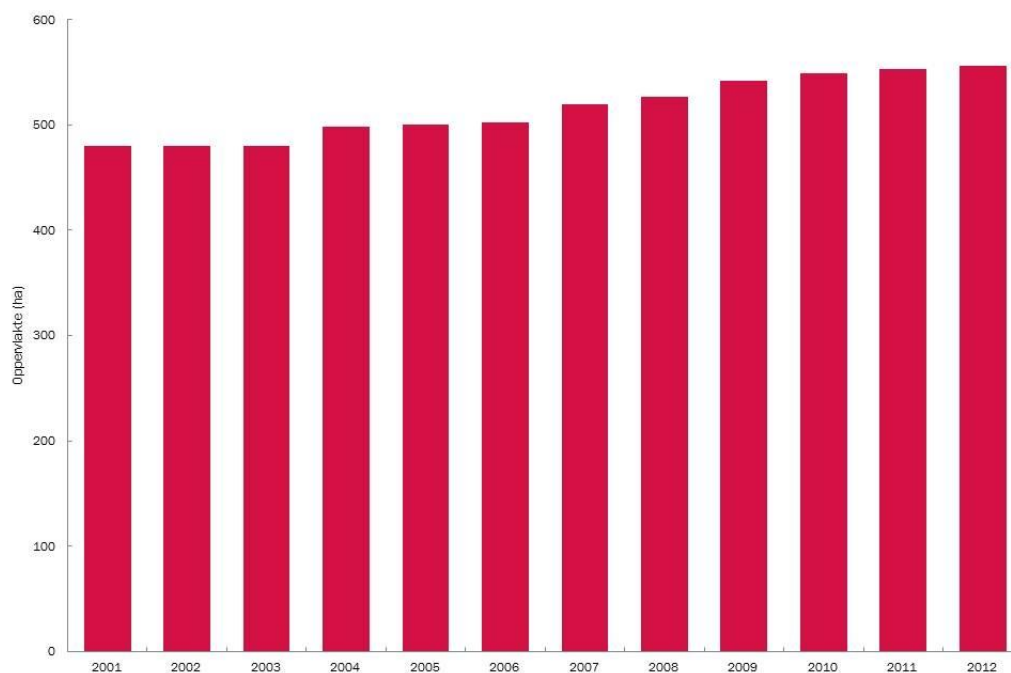
Het Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen (GHA) en Maatschappij Linkerscheldeover (MLSO) zijn eigenaar van de meeste gronden in de haven. Zij geven deze in concessie aan bedrijven. Door hun concessiepolitiek kunnen GHA en MLSO zowel economisch als ecologisch sturen.



Figuur 1.3: De oppervlakte in het havengebied in concessie of eigendom van een bedrijf (bron: GHA)

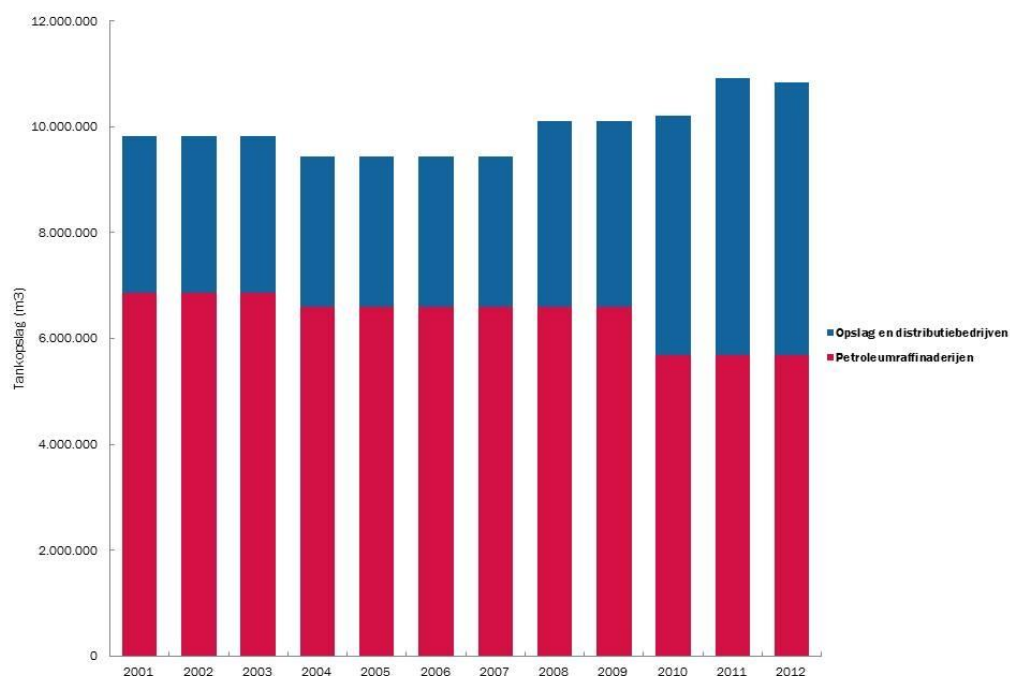
Om prosperity te garanderen, moet deze ruimte economisch worden aangewend. Dit weerspiegelt zich in evolutie van de logistieke activiteiten.

De totale oppervlakte aan overdekte opslagplaatsen (exclusief de tankopslagcapaciteit van de petrochemische sector) groeide sinds 2003 met zo'n 10 % tot ongeveer 550 hectare. Dit is meer dan de totale opslagruimte van de omliggende havens.



Figuur 1.4: De oppervlakte in het Antwerpse havengebied die in beslag wordt genomen door overdekte opslagplaatsen (bron: GHA)

Het volume aan tankopslag schommelt de jongste 10 jaar rond de 10 miljoen m<sup>3</sup>. In 2011 en 2012 werd een significante stijging van de opslagcapaciteit bij de opslag- en distributiebedrijven vastgesteld, met een groei tot 6,3 miljoen m<sup>3</sup> in 2012.



Figuur 1.5: Het volume tankopslag in het Antwerpse havengebied (bron: GHA)



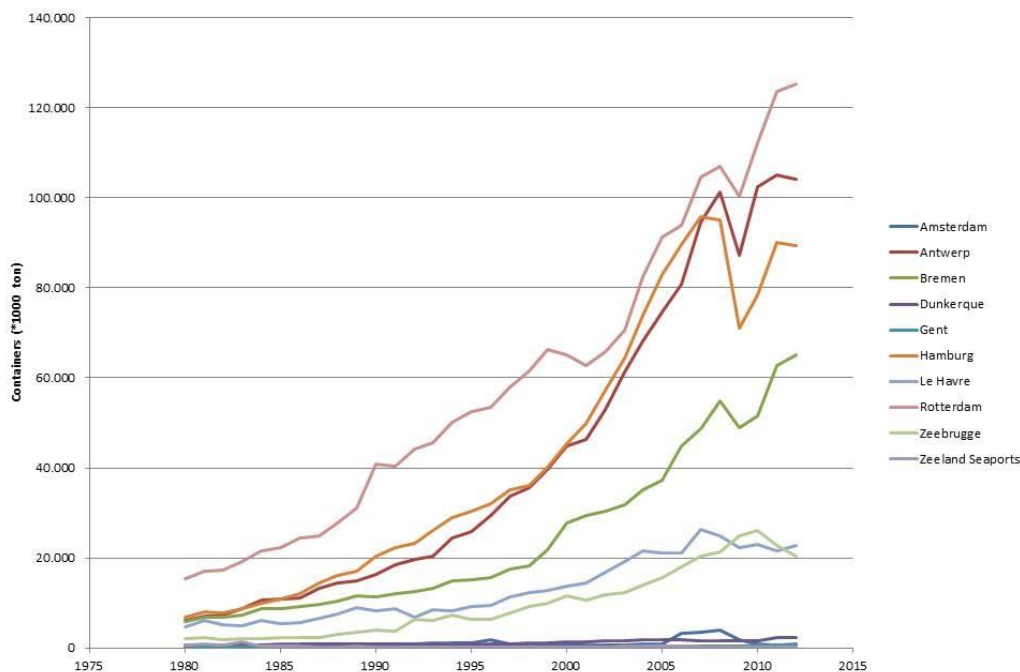
## Goederenoverslag

### Containers

De haven laadt en lost jaarlijks zo'n 8,6 miljoen standaardcontainers. De inhoud van een standaardcontainer is te vergelijken met de inhoud van zo'n 300 winkelwagentjes. De haventrafiek is met andere woorden goed voor 2,6 miljard bezoeken aan de supermarkt!

Het succes van de containertrafik is vooral te danken aan de aanwezigheid van verschillende gespecialiseerde containerterminals. De ingebruikname van het Deurganckdok in 2005 verdubbelde de capaciteit voor het containerverkeer. Containerverwerking blijft ook in de toekomst een van de belangrijkste troeven van de haven.

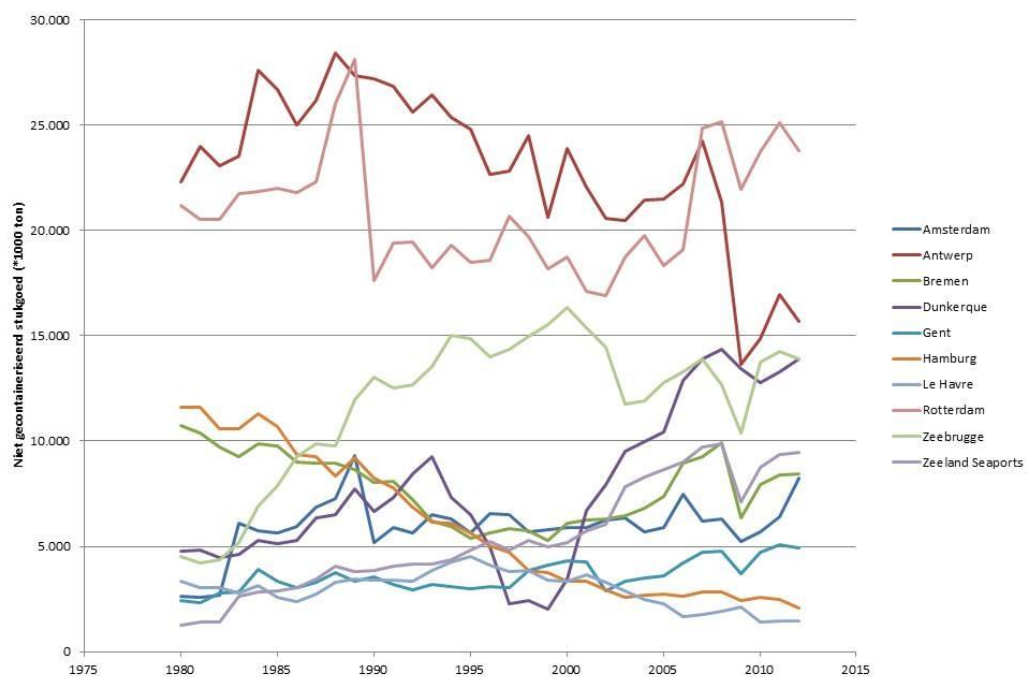
Antwerpen zag de voorbije jaren haar marktaandeel stijgen: ze stak Hamburg voorbij en werd de tweede containerhaven in Europa, na Rotterdam.



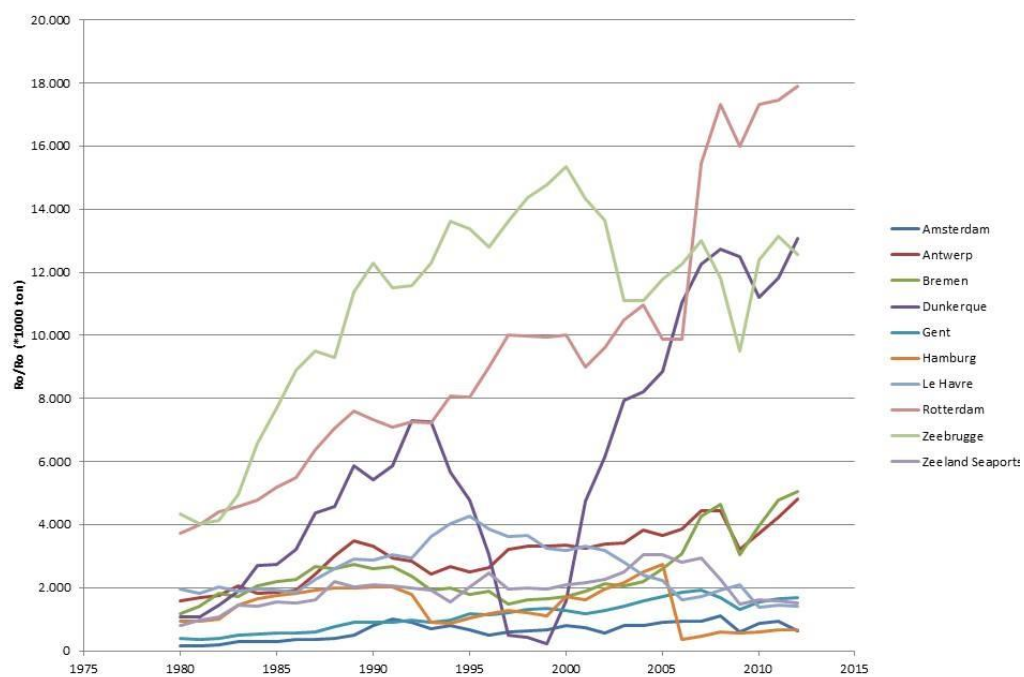
Figuur 1.6: Evolutie containertrafik van de verschillende havens in de Hamburg-Le Havre range over de periode 1980-2012 (bron: jaarverslagen havenbedrijven)

### Stukgoed

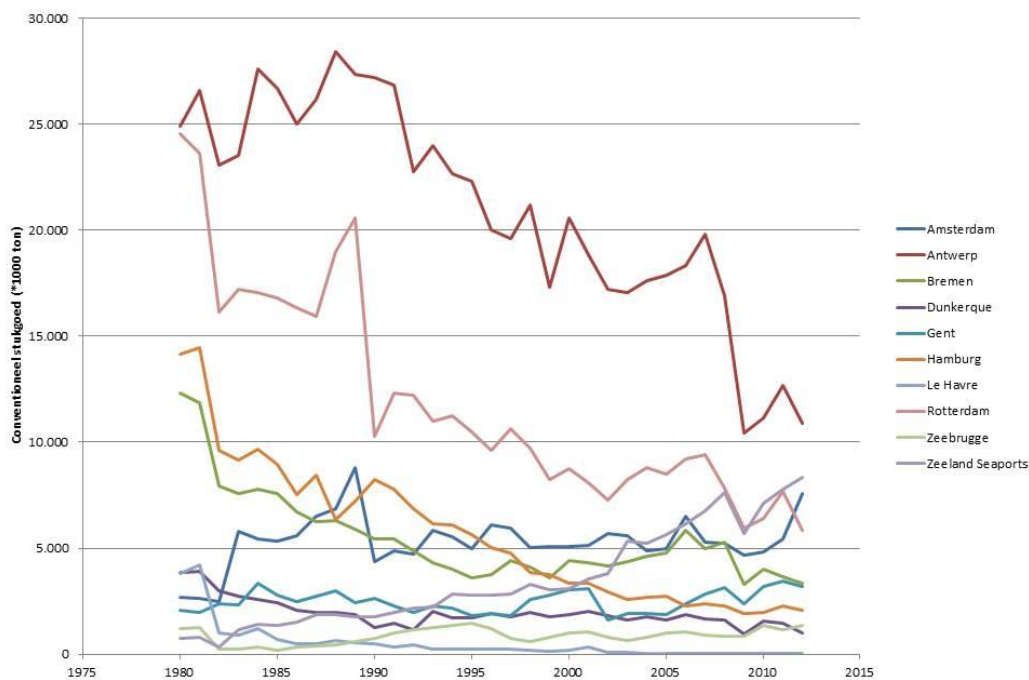
In stukgoed worden twee belangrijke categorieën onderscheiden: conventioneel stukgoed en roro. In 2012 behandelde de haven van Antwerpen bijna 11 miljoen ton conventioneel stukgoed. Ondanks het recente verlies van een stuk marktaandeel blijft Antwerpen daarmee de belangrijkste haven op het vlak van conventioneel stukgoed, hoewel moet worden opgemerkt dat concurrerende havens een belangrijk aandeel hebben ingenomen. Voor de verwerking van fruit, koffie en hout is Antwerpen de nummer één in Europa. Met de behandeling van 7,3 miljoen ton staal en non-ferro metalen behoort Antwerpen zelfs tot de belangrijkste staalhavens in de wereld. Dankzij onder meer de aanwezigheid van ICO en Grimaldi speelt Antwerpen ook een vooraanstaande rol in het roro-gebeuren. De overslag van rorogoederen in de haven van Antwerpen bedroeg in 2012 4,8 miljoen ton.



Figuur 1.7: Evolutie niet gecontaineriseerd stukgoed in de verschillende havens in de Hamburg-Le Havre range over de periode 1980-2012 (bron: jaarverslagen havenbedrijven)



Figuur 1.8: Evolutie ro/ro in de verschillende havens in de Hamburg-Le Havre range over de periode 1980-2012. De definitie van ro/ro is niet in alle havens gelijk. Zo nemen sommige havens het verkeer per ferryboot ook mee als ro/ro. Antwerpen doet dit niet. (bron: jaarverslagen havenbedrijven)

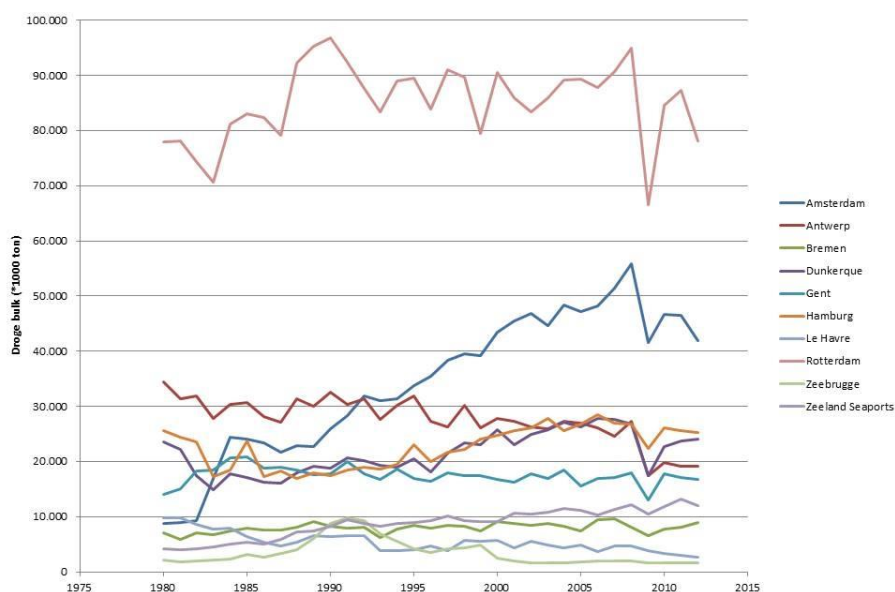


Figuur 1.9: Evolutie conventioneel stukgoed in de verschillende havens in de Hamburg-Le Havre range over de periode 1980-2012 (bron: jaarverslagen havenbedrijven)

### Droog massagoed

Antwerpen heeft een uitstekende infrastructuur om droog massagoed snel en efficiënt te verwerken. De belangrijkste goederen zijn steenkool, ijzererts, andere erts en kaolien. Ze zijn vooral afkomstig uit Rusland, Algerije en Noord-Amerika.

Het marktaandeel overslag van droog massagoed neemt af. De omvang van deze trafiek hangt nauw samen met de vraag van de Europese industrie. In 2012 daalde de overslag van droge bulk in de haven van Antwerpen met 3,5 % tot 19,1 miljoen ton.



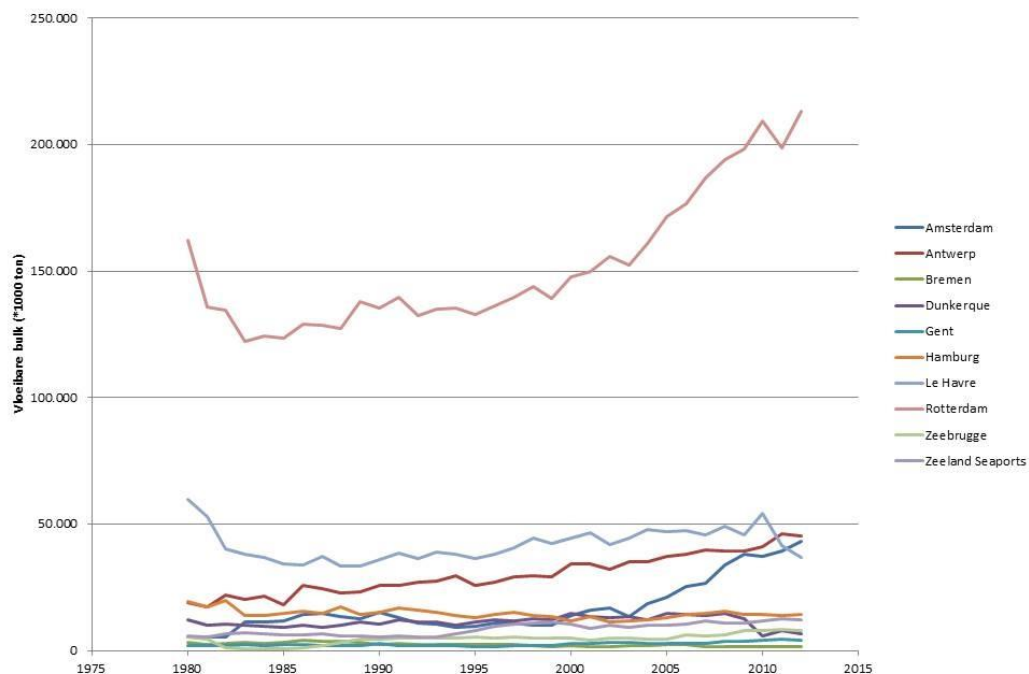
Figuur 1.10: Evolutie droog massagoed in de verschillende havens in de Hamburg-Le Havre range over de periode 1980-2012 (bron: jaarverslagen havenbedrijven)

### *Vloeibaar massagoed*

Jaarlijks 'vloeit' er meer dan 45 miljoen ton vloeibaar massagoed doorheen de haven. Chemische producten en ruwe aardolie vormen de hoofdmoot. Een ondergronds netwerk van 1.000 kilometer pijpleidingen zorgt voor een snel, veilig en betaalbaar transport van de ruwe aardolie en die rechtstreeks vanuit Rotterdam wordt aangevoerd en chemieproducten. Verschillende terminals bieden in totaal zo'n 6,3 miljoen m3 opslagcapaciteit.

De aanwezigheid in onze haven van een petrochemische cluster van wereldformaat maakt dit type trafiek strategisch zeer belangrijk.

Het marktaandeel in de Europese trafiek van vloeibaar massagoed is stabiel tot lichtjes stijgend. Indien ruwe aardolie niet zou worden meegerekend, zou het aandeel zelfs toenemen.



Figuur 1.11: Evolutie marktaandeel tonnen vloeibaar massagoed in de verschillende havens in de Hamburg-Le Havre range over de periode 1980-2012 (bron: jaarverslagen havenbedrijven)

## Planet

Welke inspanningen levert de maritieme-industriële-logistieke cluster om de impact van zijn activiteiten zo beperkt mogelijk te houden? Wat is zijn energieverbruik, waterverbruik, uitstoot en dergelijke?

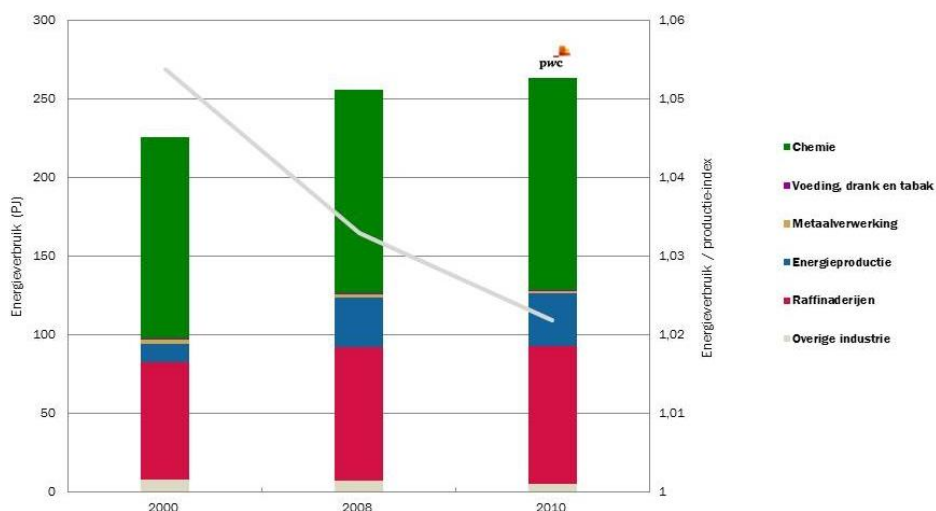
### Energieverbruik daalt per productie-eenheid

Over de periode 2000 tot 2010 neemt het energieverbruik in de Antwerpse haven toe in absolute cijfers. In het jaar 2010 was het energieverbruik 3 % hoger dan in 2008, waarbij chemie en raffinaderijen de grootste energieverbruikers zijn.

De niet voor de industrie bestemde energieproductie kende in de periode 2008 – 2010 een toename van 6 %. Chemie en raffinaderijen kenden in die periode een toename van resp. 5 % en 3 %.

Een deel van de toename van energieverbruik is een gevolg van een toegenomen capaciteit in warmtekrachtkoppeling; een vorm van energieproductie waarbij relatief schonere brandstoffen worden gebruikt, maar waarvoor meer energie nodig is.

Een vergelijking van het energieverbruik van de producerende sectoren (dit zijn alle sectoren behalve de energieproductie die niet is bestemd voor de industrie) met de productie-index toont aan dat het energieverbruik per geproduceerde eenheid afneemt in de periode 2000 – 2010. Het energieverbruik is dus efficiënter geworden.



Figuur 1.12: Totaal primair energieverbruik in het havengebied per industriële sector (bron: GHA op basis van gegevens Eandis, Elia, Infrax, Fluxys en VITO) en het verbruik in de industrie gerelateerd aan de productie-index (data VOKA)

### *Verfijning cijfers eerste duurzaamheidsverslag*

In het eerste duurzaamheidsverslag werd het warmteverbruik voor chemie en raffinaderijen ingeschat op basis van Vlaamse cijfers. Ondertussen beschikt het Havenbedrijf over een geaggregeerd cijfer op basis van gegevens van de individuele warmtekrachtkoppelingscentrales. Deze laatste benadering is meer accuraat en daarom werd beslist om in het tweede duurzaamheidsverslag de cijfers voor het jaar 2008 te corrigeren.

Ook werd de elektriciteitsproductie uit warmtekrachtkoppeling in het eerste duurzaamheidsverslag uitgedrukt in MWh in plaats van in PJ. Dit werd voor het jaar 2008 eveneens aangepast in het tweede duurzaamheidsverslag.

### **Watergebruik**

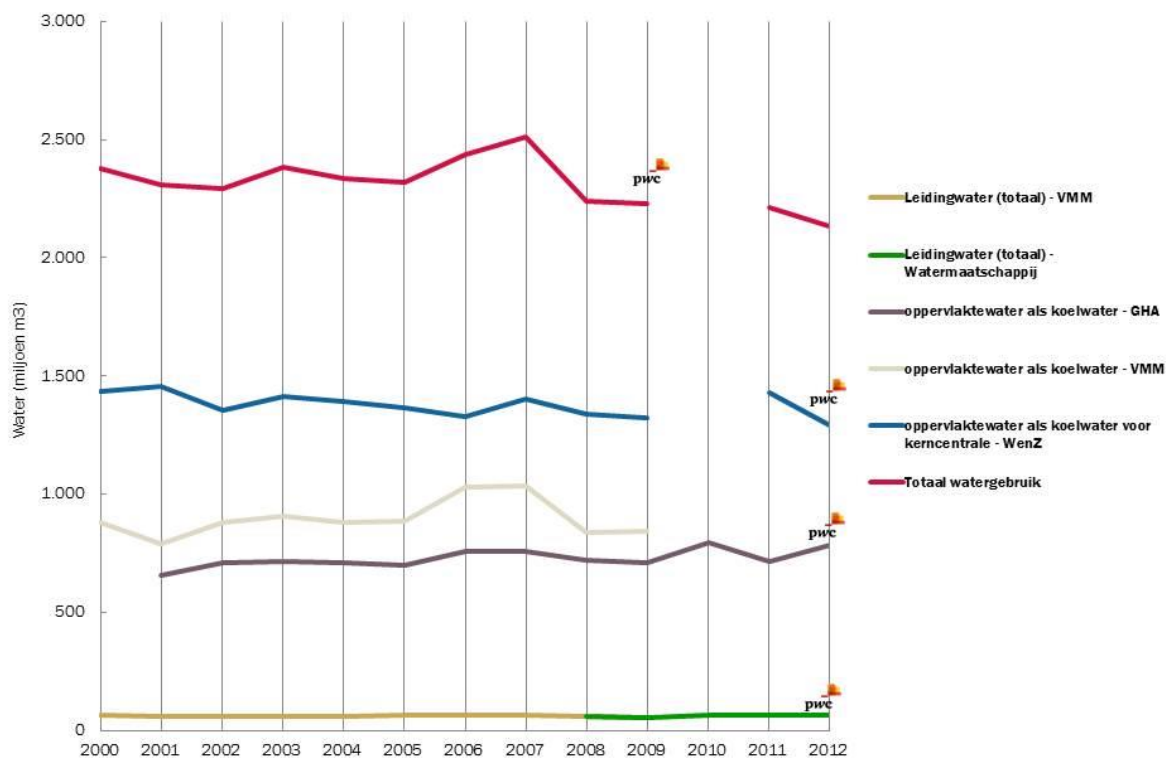
In het havengebied wordt water aangevoerd door de watermaatschappij (Antwerpse Waterwerken en het Nederlandse waterbedrijf EVIDES) of rechtstreeks gewonnen door de bedrijven zelf in de vorm van oppervlakte-, grond- of hemelwater.

Ongeveer 97 % van het watergebruik betreft koelwater. Hiervoor wordt oppervlaktewater gebruikt afkomstig uit de dokken en de Schelde. Dit wordt nadien teruggepompt. De rest van het gebruikte water is voornamelijk leidingwater, waarvoor de drinkwatermaatschappijen het grootste deel uit oppervlaktewater halen. Het deel leidingwater afkomstig van grondwaterwinningen is de jongste 2 jaar sterk gedaald omdat sinds 2011 leidingwater wordt aangevoerd vanuit Nederland en dit wordt gewonnen uit oppervlaktewater. Hierdoor dient er minder leidingwater te worden gewonnen uit grondwater.

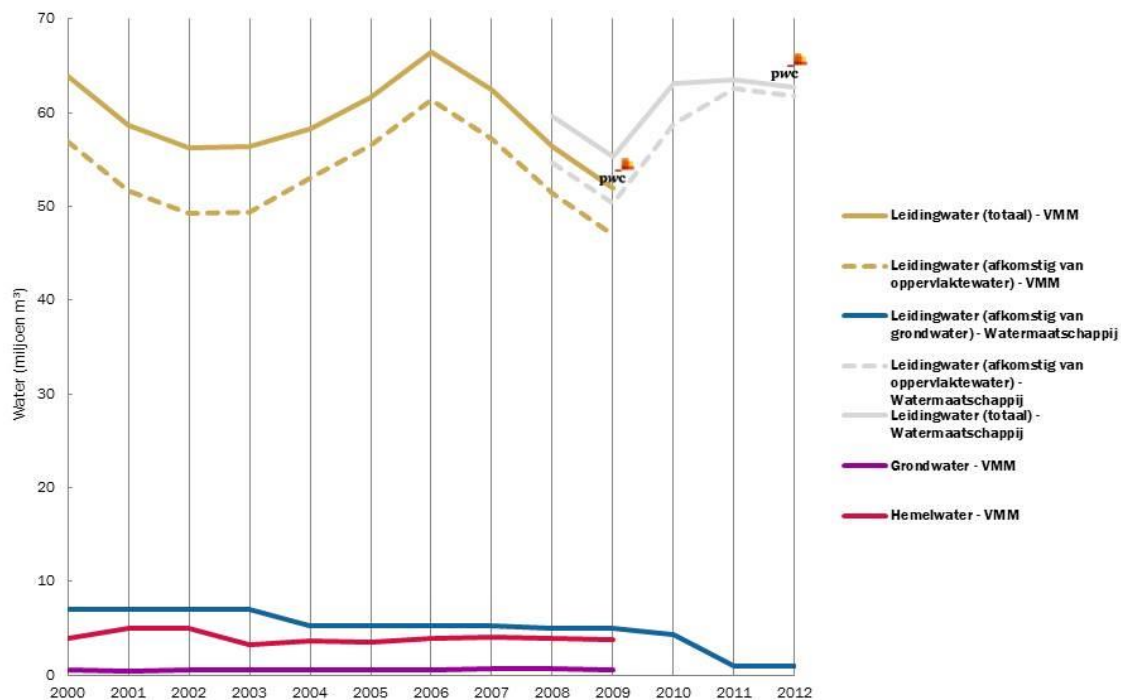
Hemelwater heeft slechts een klein aandeel in het totale verbruik. Tal van bedrijven proberen wel meer hemelwater te gebruiken voor sanitair en schoonmaak. Daarnaast worden er initiatieven genomen om te werken met een gesloten watercyclus die het netto waterverbruik beperkt, of te optimaliseren door gezamenlijke waterbehandeling, onder meer de productie van gedemineraliseerd water, uit te besteden ([Induss I](#)).

De minst duurzame vorm van watergebruik, de directe winning van grondwater, wordt nauwelijks toegepast.





Figuur 1.13: Het oppervlakte, leiding- en koelwatergebruik door de bedrijven in de Antwerpse haven (bron: VMM, watermaatschappij, GHA en WenZ). De cijfers tot en met het jaar 2009 waren voor alle bronnen afkomstig van de VMM-afdeling Economisch Toezicht. Deze dienst wilde de cijfers nu niet ter beschikking stellen, waardoor er gezocht moest worden naar andere bronnen. Er is gekozen om deze andere bronnen met terugwerkende kracht weer te geven, zodat eventuele verschillen zichtbaar zijn. Het koelwatergebruik door de kerncentrale Doel in het jaar 2010 was niet beschikbaar.

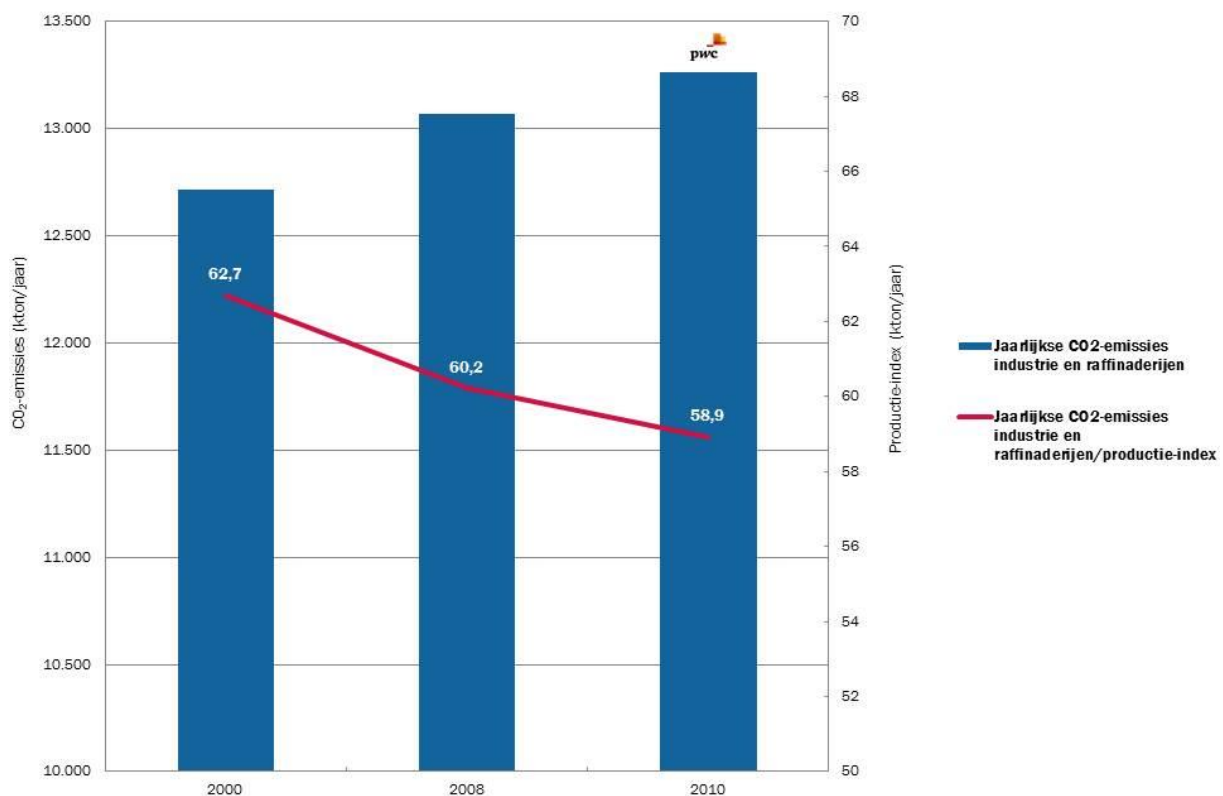


Figuur 1.14: Het leidingwater, grondwater en hemelwatergebruik door de bedrijven in de Antwerpse haven zonder het aandeel dat gebruikt wordt als koelwater (bron: VMM, watermaatschappij). De cijfers tot en met het jaar 2009 waren voor alle bronnen afkomstig van de VMM-afdeling Economisch Toezicht. Deze dienst wilde de cijfers niet ter beschikking stellen, waardoor er gezocht moest worden naar andere bronnen. Er is gekozen om deze andere bronnen met terugwerkende kracht weer te geven, zodat eventuele verschillen zichtbaar zijn. De verschillen in leidingwatergebruik tussen de watermaatschappij en de VMM gegevens zijn niet direct te achterhalen omdat er geen gegevens verstrekt mogen worden van de individuele gebruikers. Hemelwater en grondwater verbruik zijn niet meer beschikbaar. Grondwatergebruik wordt vanaf 2012 opgevolgd via de vergunde hoeveelheden.

## Uitstoot: Lucht

### Broeikasgassen

De uitstoot van CO<sub>2</sub> door de grootindustrie neemt toe in de periode 2000 – 2010, als gevolg van de toegenomen productie. De productie wordt echter efficiënter: de relatieve CO<sub>2</sub>-emissie (de emissie gemeten tegenover de productie-index) neemt namelijk af. Verdere inspanningen om de CO<sub>2</sub>-emissie terug te brengen worden genomen door alle betrokkenen. Onder andere met het [Lean & Green project](#) worden bedrijven gestimuleerd om hun CO<sub>2</sub>-uitstoot aanzienlijk te verminderen.

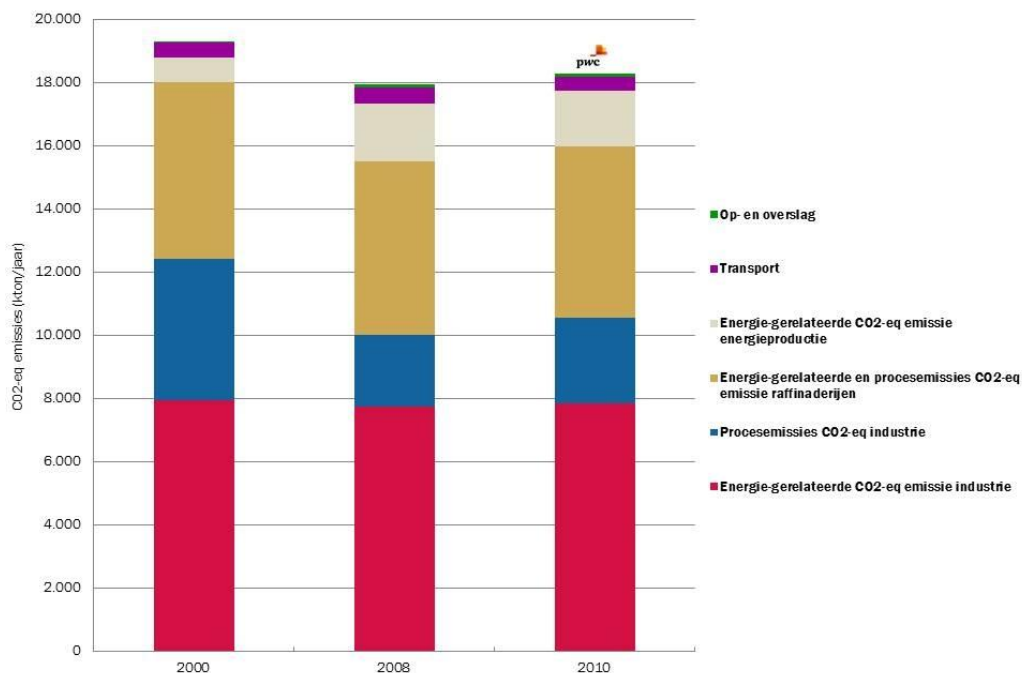


Figuur 1.15: De ingeschatte emissie van koolstofdioxide door de industrie en raffinaderijen in het Antwerpse havengebied in 2000, 2008 en 2010 (bron: GHA op basis van energiebalans Vlaanderen en Vito studie 2011/TEM/R/56)

De emissie van CO<sub>2</sub>-equivalenten is in 2010 lager dan in 2000. Dit is grotendeels het gevolg van een afgenomen N<sub>2</sub>O-emissie in de salpeterzuurproductie. Deze afname is te wijten is aan het stelselmatig inbouwen van N<sub>2</sub>O-katalysatoren in de verschillende salpeterzuurinstallaties. Daarnaast werd de oudste installatie uit dienst genomen en in 2008 vervangen door een nieuwe installatie, met een groter katalysatorbed.

De periode 2008 – 2010 wordt gekenmerkt door een toename van CO<sub>2</sub>-equivalenten emissie met 1,9 % (waarbij er een stijging is in de industrie onder andere ten gevolge van nieuwe installaties in die periode, naast een daling van 1 % in de raffinaderijen en 5 % in de energieproductie).

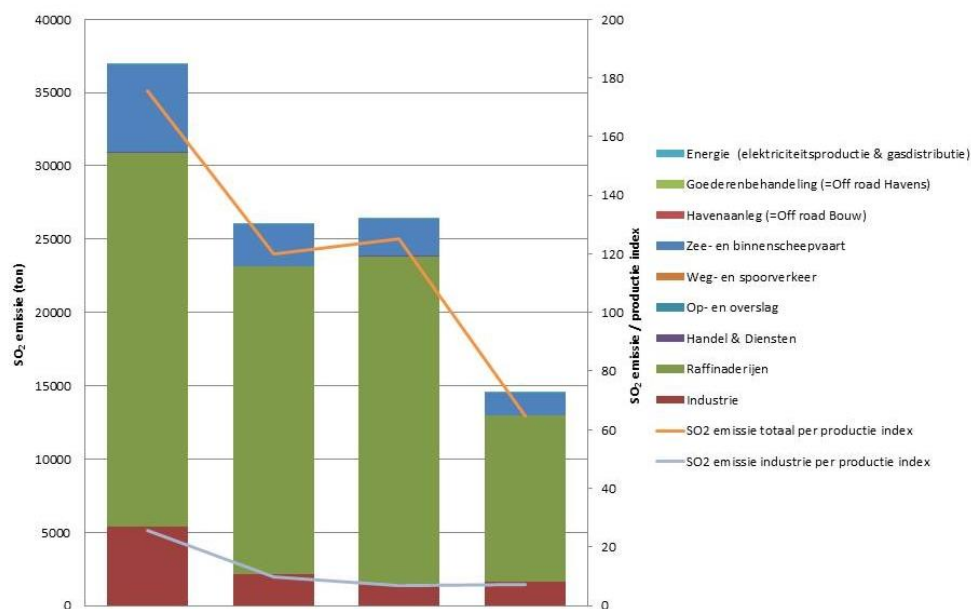




Figuur 1.16: De ingeschatte emissie van koolstofdioxide-equivalenten door de verschillende sectoren in het Antwerpse havengebied in 2000, 2008 en 2010 (bron: GHA op basis van energiebalans Vlaanderen en Vito studie 2011/TEM/R/56)

### SO<sub>2</sub>, NO<sub>x</sub> en PM<sub>10</sub>

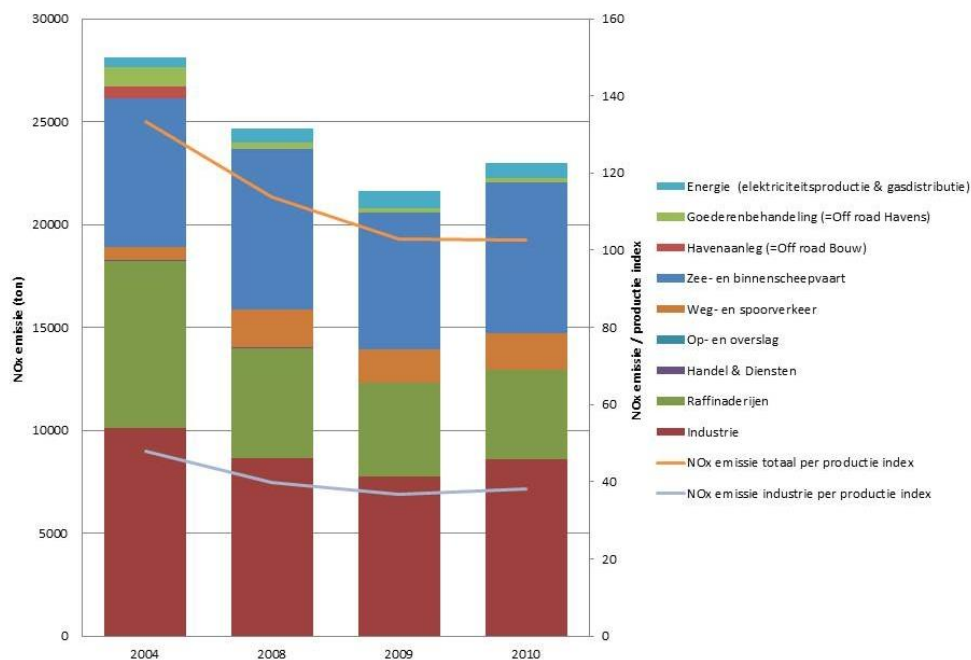
De uitstoot van zwaveldioxide (SO<sub>2</sub>), voornamelijk afkomstig van de raffinaderijen, daalde de afgelopen jaren sterk. Dit is het gevolg van de strenger wordende emissienormen. In de scheepvaart is de daling van de emissies te verklaren door de verlaging van de S-norm in scheepsbrandstof.



Figuur 1.17: De ingeschatte emissie van zwaveldioxide door de verschillende sectoren in het Antwerpse havengebied (bron: VMM)

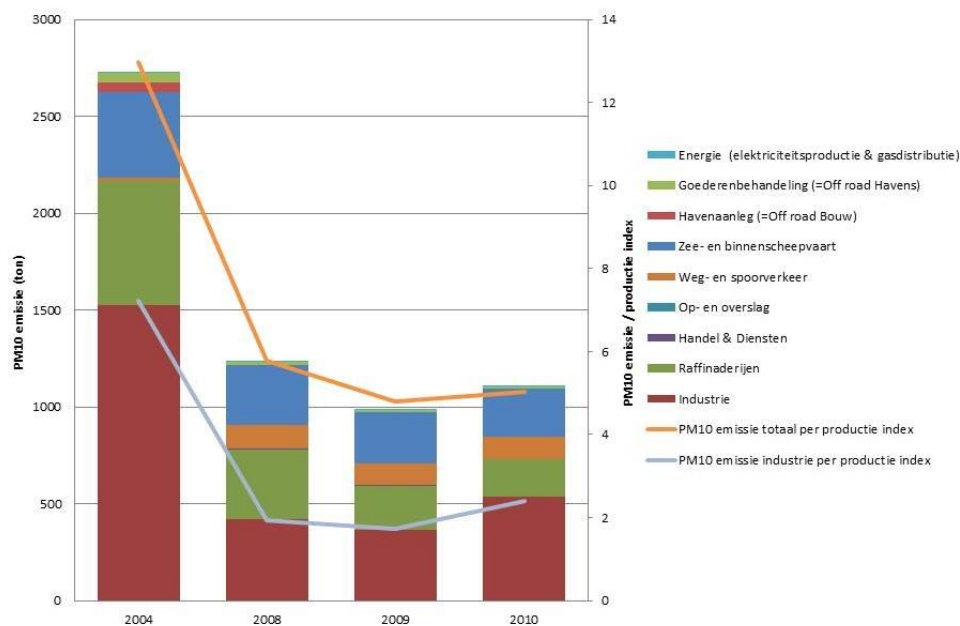
De emissie van stikstofoxiden ( $\text{NO}_x$ ), afkomstig van de industrie en de raffinaderijen, verminderde de jongste jaren significant, met een extra 'dip' door de economische crisis in 2009. Deze dalende trend heeft ongetwijfeld te maken met de emissiebeperkende maatregelen die door de betrokken actoren werden genomen.

De  $\text{NO}_x$ -uitstoot door de scheepvaart kende daarentegen een eerder stijgende trend, met uitzondering van een stevige daling in 2009 omwille van de economische crisis. Waarschijnlijk heeft de stijging van deze uitstoot te maken met de toename van het aantal en/of de grootteklasse van schepen. Aangezien het trafiekvolume in de haven van Antwerpen tussen 2004 en 2010 is gestegen van 152 naar 178 miljoen ton, betekent dit dat er meer en grotere schepen de haven hebben aangelopen.



Figuur 1.18: De ingeschatte emissie van stikstofoxiden door de verschillende sectoren in het Antwerpse havengebied (bron: VMM)

De uitstoot van  $\text{PM}_{10}$  vertoont dezelfde trend als de uitstoot van de stikstofoxiden. Voor  $\text{PM}_{2.5}$  zijn er slechts cijfers beschikbaar sinds 2008. Bovendien zijn voor deze parameter weinig echt gemeten en gerapporteerde emissiecijfers beschikbaar. Voorlopig houdt de VMM het op schattingen.



Figuur 1.19: De ingeschatte emissie van fijn stof (PM10) door de verschillende sectoren in het Antwerpse havengebied (bron: VMM)

## Uitstoot: Water

Begin 2013 werd de studie 'Specifieke emissies naar het oppervlaktewater in het Antwerpse havengebied' afgerond. De emissies van metalen en polyaromatische koolwaterstoffen (PAK's) in 2010 werden hiermee voor de eerste maal in kaart gebracht voor zowel diffuse havenspecifieke bronnen als voor diffuse niet-havenspecifieke bronnen en puntbronnen. Deze inventaris zal om de twee jaar worden opgemaakt. Twee bronnen die zeer specifiek zijn voor het havengebied: op- en overslag van droge bulkgoederen, en scheepsherstelling en -onderhoud, werden nog niet in kaart gebracht.

De aanwezigheid van metalen en PAK's in het oppervlaktewater is slechts gedeeltelijk toe te schrijven aan activiteiten in het havengebied. De 'oliecalamiteiten' zijn een grote bron van PAK's. Doordat het Havenbedrijf nu sterk inzet op een betere aanpak en opvolging van deze calamiteiten, verwacht men dat deze emissies in de toekomst worden teruggedrongen. Verder zien we dat de zeevaart eruit springt bij zink en koper. Deze metalen worden gebruikt om de romp te beschermen tegen respectievelijk roest en aangroei van organismen.

Tabel 1.1: Relatief belang van de emissiebronnen van zware metalen in het Antwerpse havengebied (2010) (lege cellen geven aan dat voor de betreffende bron geen emissie wordt verwacht van deze stof, bronnen die voor geen enkele stof een bijdrage hadden van 3 % of meer zijn niet opgenomen) (bron: VMM en GHA op basis van studie Deltares/VITO)

	arsen	cadmium	chrom	koper	kwik	nikkel	lood	zink
atmosferische depositie op water (%)	5	52	7	1	3	3	27	1
chemische industrie (%)	63	26	54	2	82	58	4	14
corrosie gebouw schil (%)				0			36	10
corrosie leidingen (%)				1			9	1
erosie bodem (%)	6	9	13	0	4	1	7	0
industriële reiniging (%)	1	0	10	0	0	6	0	0
productie en distributie van elektriciteit, gas (%)	5	1	8	0	1	1	0	0
vervaardiging transportmiddelen (%)	0	3	0	0	0	16	0	0
vervaardiging van geraffineerde aardolieproducten (%)	18		5	1	9	9	0	3
Binnenscheepvaart-Anodes (%)								3
Wegverkeer-Bandenslijtage (%)	0	3	1	0		2	5	9
Wegverkeer-Remslijtage (%)		1		3		0	8	0
Zeescheepvaart-Anodes (%)								56
Zeescheepvaart-Coatings (%)				92				
Totaal (kg)	116	3,64	111	5888	7,91	359	235	17299

Tabel 1.2: Relatief belang van de emissiebronnen van PAK's in het Antwerpse havengebied (2010) (lege cellen geven aan dat voor de betreffende bron geen emissie wordt verwacht van deze stof, bronnen die voor geen enkele stof een bijdrage hadden van 3 % of meer zijn niet opgenomen) (bron: VMM en GHA op basis van studie Deltares/VITO).

	acenaftteen	acenaftyteen	antraceen	benzo[a]anthraceen	benzo[a]pyreen	benzo[b]fluoranthreen	benzo[g,h,i]perylene	benzo[k]fluoranthreen	chryseen	dibenzof[a,h]anthraceen	fenantreen	fluoranthreen	fluoreen	indeno[1,2,3-cd]pyreen	naftaleen	pyreen	PAK16
atmosferische depositie op land & water (%)	0	0	30	50	70	74	65	74	63	40	38	72	10	74	0	53	46
chemische industrie (%)	5	37	14	2	6	5	4	3	3	3	3	5	9	3	8	5	7
huishoudens (%)	7	5	1	1	2	4	1	2	2	18	3	7	5	1	5	2	4
vervaardiging van geraffineerde aardolieproducten (%)	13	5	17	36	13	3	14	4	18	12	20	3	25	2	3	28	14
Binnenscheepvaart-Coating (%)	7	5	6	4	4	4	2	4	2	19	1	1	5	18	14	2	5
Oliecalamiteiten (%)	59	41	20	1	1	0	0	0	1	1	22	4	36	0	43	2	14
Waterbouw-Corrosie (%)	2	1	3	0	0	0	0	0	0	0	5	0	5	0	20	0	3
Wegverkeer-Bandenslijtage (%)	2	3	5	3	3	8	9	11	10	5	2	6	1	1	2	5	5
Totaal (kg)	7,6	12	6,7	14	12	13	13	5,7	17	2,9	30	26	11	10	23	29	234

## Afval

De belangrijkste afvalstromen in het havengebied zijn de afval die geproduceerd wordt door de bedrijven, de afval die wordt afgegeven door de scheepvaart, het zwerfvuil en het drijfvuil.

### *Bedrijven*

De afvalstromen afkomstig van bedrijven uit de diverse sectoren, worden opgevolgd door [OVAM](#), die hierover jaarlijks rapporteert.

Het Havenbedrijf stimuleert het bedrijfsleven om te komen tot een gemeenschappelijk afvalbeheer en andere duurzame initiatieven in de zone Luithagen (zie [kaderstuk 'Duurzaam bedrijventerreinmanagement Luithagen'](#)).

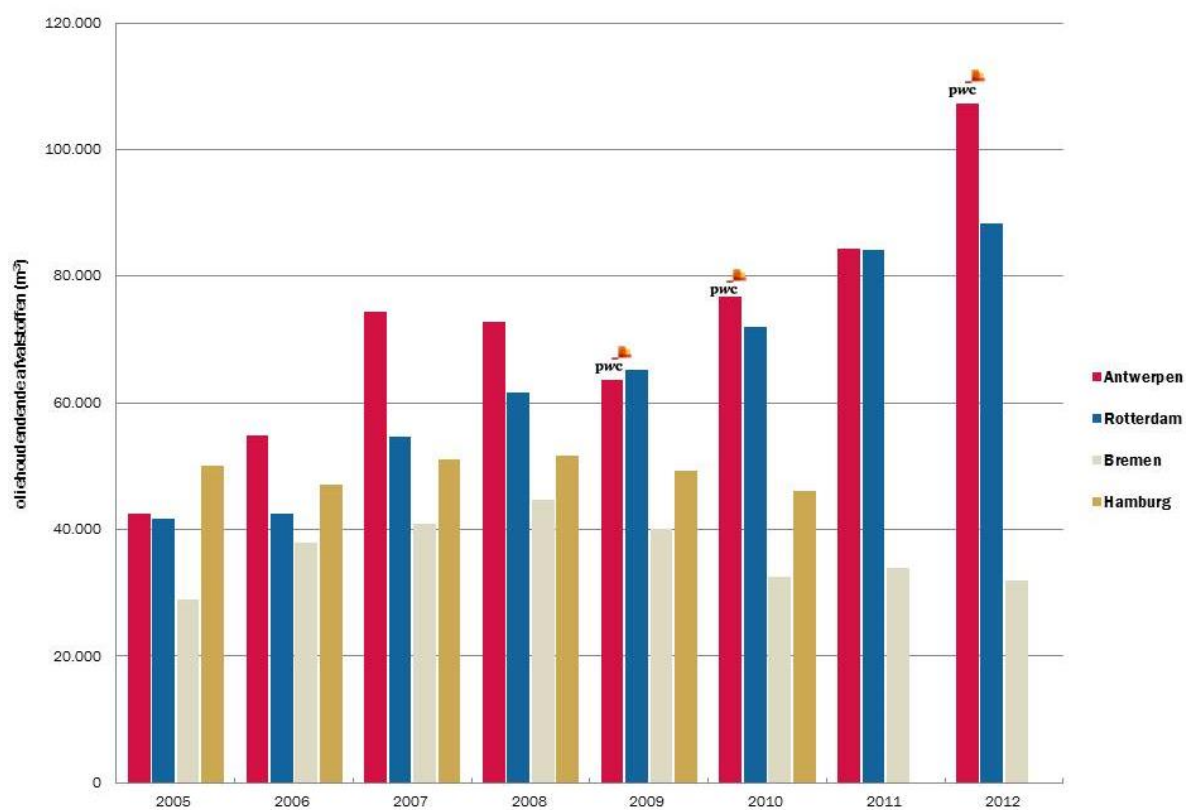
### *Zwerfvuil*

In samenwerking met de lokale besturen volgt OVAM ook de evolutie rond het zwerfvuil op. Ook in de haven werden recentelijk maatregelen genomen om dit zwerfvuil terug te dringen, onder meer door het plaatsen van vuilnisbakken op plaatsen waar geregeld vrachtwagens staan geparkeerd.

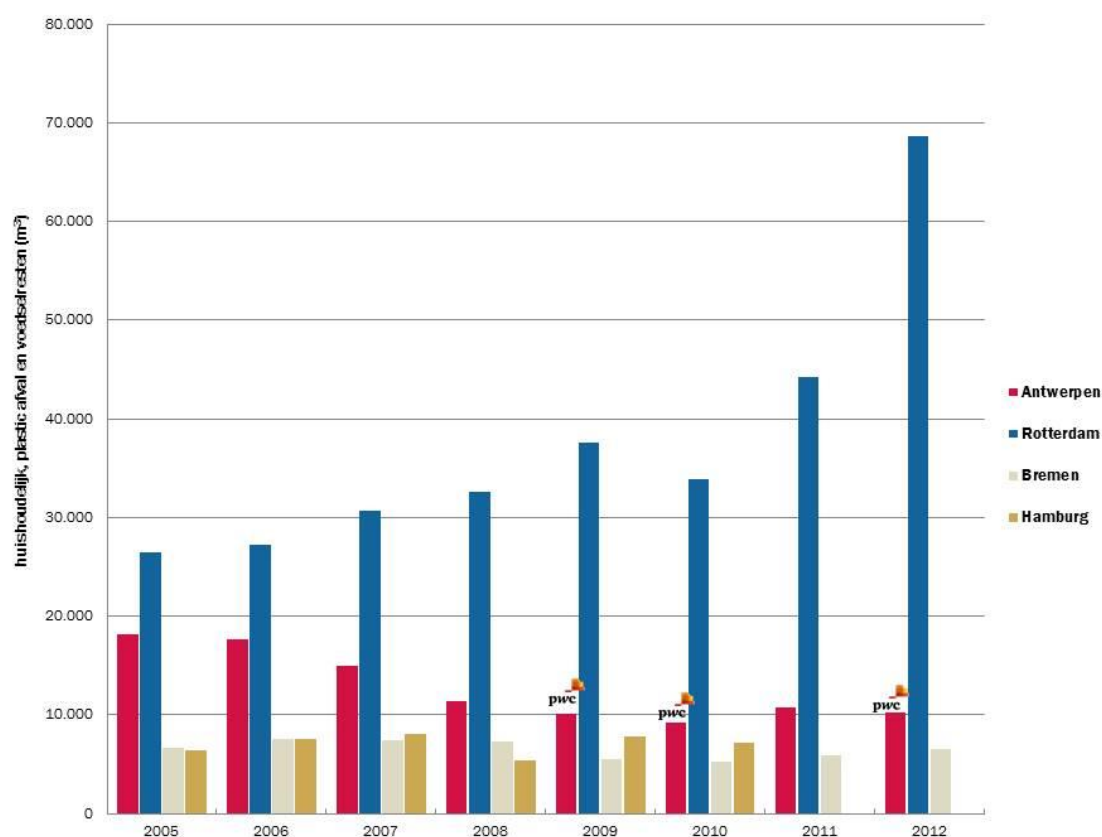
### *Afval uit scheepvaart*

De haven van Antwerpen stimuleert en engageert de zee- en binnenscheepvaart om zelf haar afval binnen te brengen. Voor de zeevaart is dit geregeld via algemene internationale afspraken in het kader van het [MARPOL](#) (MARine POLLution) verdrag en de Europese richtlijn inzake havenontvangstvoorzieningen voor scheepsafval en ladingresiduen. In 2012 werd het afvalbeheersplan 2013-2015 uitgewerkt en goedgekeurd door de Vlaamse minister van Leefmilieu. In de Antwerpse haven zijn voldoende havenontvangstvoorzieningen voor de inzameling van scheepsafval en ladingresiduen afkomstig van de zeevaart. Door een open marktbenadering is er concurrentie tussen de verschillende ophalers van scheepsafval, wat leidt tot competitieve prijzen en een goede service.

Sinds 1 januari 2013 mag ten gevolge van wijzigingen in Annex V van MARPOL waardoor naast scheepsvuilnis (plastics, verpakkingsmateriaal, glas, metaal, enz.) ook waswaters van bepaalde droge bulk producten vanaf 01/01/2013 niet meer geloosd mogen worden op zee, is er wereldwijd behoefte aan bijkomende ontvangstmogelijkheden voor dit type waswaters. Daarom werd eind 2012 in overleg met de betrokken actoren (droge bulksector, afvalophalers en OVAM) onderzocht of er specifieke maatregelen moeten worden genomen. Uit het overleg bleek evenwel dat er in Antwerpen voldoende inzamelcapaciteit is.



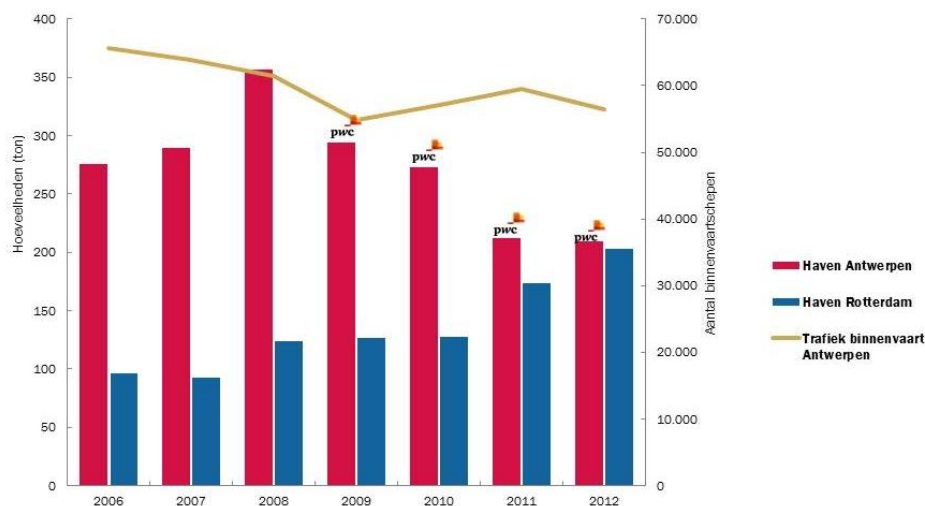
Figuur 1.20: Oliehoudende afvalstoffen afkomstig van de zeevaart en ingeleverd in een van de vier weergegeven havens (bron: havenbedrijven)



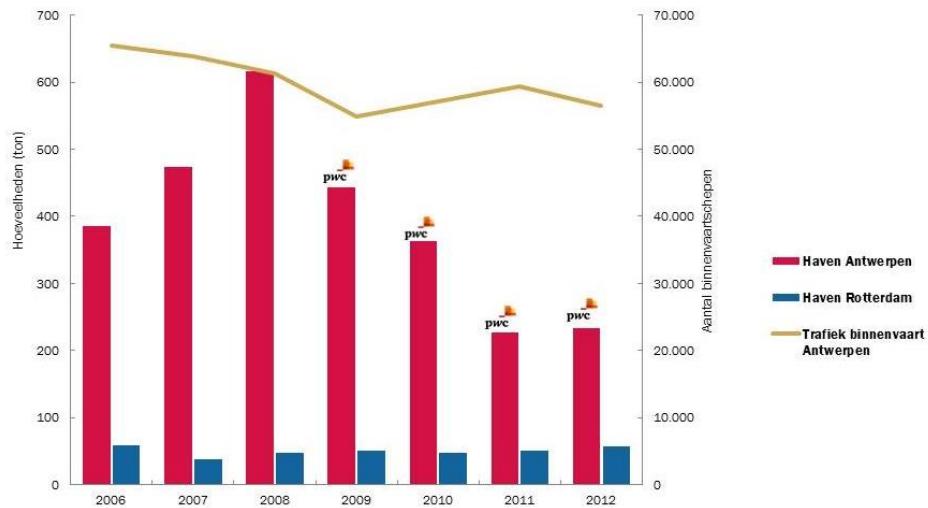
Figuur 1.21: Huishoudelijk afval, voedselresten en plastic afval afkomstig van de zeevaart en ingeleverd in een van de vier weergegeven havens (bron: havenbedrijven)

Ook de binnenvaart wordt aangesproken om haar scheepsafval op een verantwoorde wijze af te geven. Het Havenbedrijf zorgt hierbij voor de nodige dienstverlening, ook om te voorkomen dat het afval illegaal zou worden gestort, en zoals ook opgelegd in het kader van het CDNI (vastgelegd in het Afvalbeheersplan Binnenvaart 2011-2015). Op de Rechteroever zet het Havenbedrijf een bilgeboot in en biedt het de sector drie afvalparken aan (twee op de rechteroever en één op de linkeroever). De binnenschippers kunnen er terecht met al hun gevaarlijk- en niet gevaarlijk scheepsafval. De ingezamelde scheepsafvalstoffen worden door een erkend afvalophaler overgebracht naar een vergunde afvalverwerkingsinstallatie.

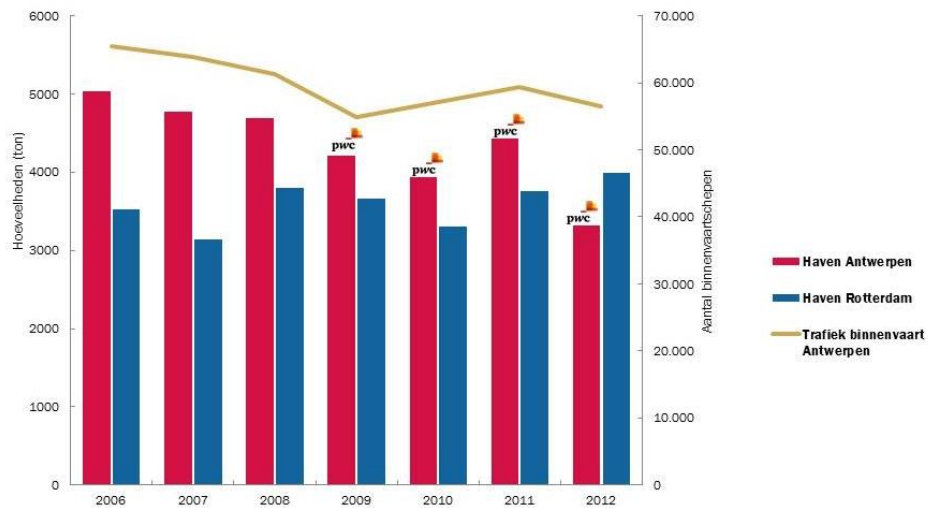
Op 29 maart 2013 opende het tweede afvalpark aan kaai 601 (op de rechteroever), ter hoogte van de vispaaiplaats. Door de combinatie van afvalpark, drinkwaterpunt en autolospaats is dit een heuse servicekade voor de binnenvaart. Bovendien werd van de aanleg gebruik gemaakt om structurele maatregelen te nemen ter bevordering van het leven in het water, zowel voor macro-invertebraten als vissen. Tevens werden enkele duurzame keuzes gemaakt bij de bouw van het kantoortje en de loods: groendaken, doorgedreven thermische isolatie, warmtepomp, gebruik van beton met gerecycleerde granulaten ([IRCOW-project](#)).



Figuur 1.22: Oliehoudend- en divers gevaarlijk afval ingeleverd in de afvalparken van de Antwerpse haven (bron: GHA) vergeleken met het aantal binnenvaartschepen in de haven (bron: GHA) en de hoeveelheid ingezameld in de haven van Rotterdam (bron: Havenbedrijf Rotterdam)



Figuur 1.23: Divers niet gevaarlijk afval ingeleverd in de afvalparken van de Antwerpse haven (bron: GHA) vergeleken met het aantal binnenvaartschepen in de haven (bron: GHA) en de hoeveelheid ingezameld in de haven van Rotterdam (bron: Havenbedrijf Rotterdam)



Figuur 1.24: Bilgewater en afvalolie ingeleverd in de afvalparken van de Antwerpse haven (bron: GHA) vergeleken met het aantal binnenvaartschepen in de haven (bron: GHA) en de hoeveelheid ingezameld in de haven van Rotterdam (bron: Havenbedrijf Rotterdam)

## Drijfvuil

Drijfvuil bestaat onder meer uit resten van verpakkingsmateriaal, zoals hout en plastic, resten van trossen en fenders, en zwerfvuil (blikjes en dergelijke) die in het water terechtkomen.

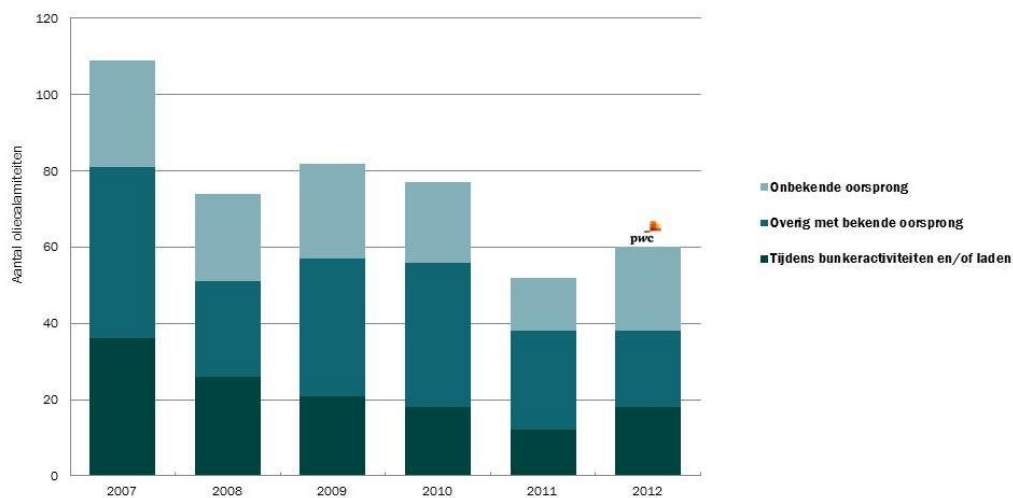
Het Havenbedrijf doet de nodige inspanningen om dit afval weg te werken. De drijfvuilophaalboot de Condor is dagelijks in de weer om samengedreven drijfvuil uit het water en van taluds te verwijderen. Zo werd er in 2012 48,5 ton afval afgevoerd voor verdere verwerking.



## Oliecalamiteiten

Oliecalamiteiten zijn afkomstig van verschillende bronnen: het lossen en laden van een schip, het leveren van brandstof aan een schip, lekken aan landinstallaties en bodemsaneringen. Niet alle oliecalamiteiten worden gemeld. Indien nadien wel olie in de dokken wordt waargenomen, is er sprake van een vervuiling met onbekende oorzaak. Onderstaande grafiek toont de evolutie in geregistreerde oliecalamiteiten en hun oorsprong.

Tussen 2007 en 2012 is er een dalende trend. Deze daling is vooral te danken aan een vermindering van het aantal calamiteiten met een gekende veroorzaker. Het aantal calamiteiten waarvan de veroorzaker onbekend is, blijft relatief constant.



Figuur 1.25: Aantal geregistreerde oliecalamiteiten in de Antwerpse havendokken (bron: GHA)

### Acties bij oliecalamiteiten

Olie zorgt voor schade aan het milieu (bijvoorbeeld watervogels) en kan schepen en infrastructuur bevuild. Aangezien bevuilde schepen van de havenkapitein een verbod krijgen om de ligplaats te verlaten, komen de havenactiviteiten in het gedrang. Indien olie met chemische producten wordt bestreden (dispersanten), gaat de vervuiling van het oppervlaktewater over naar de waterkolom. De olie hecht zich vervolgens aan sedimenten en stapelt zich op in de waterbodem.

Een goede preventie van olielekken, een snelle indamming van de olievlek en een correcte (mechanische) reiniging van bevuilde entiteiten en het wateroppervlak zijn cruciaal om de hinder te beperken.

Als de veroorzaker van een lek gekend is (zgn. bekende oorsprong) ligt de verantwoordelijkheid voor indamming en reiniging bij hem. Als er geen tijdige (of verkeerde) acties worden ondernomen, neemt het Havenbedrijf deze verantwoordelijkheid over. Bij een lek van onbekende oorsprong neemt het Havenbedrijf eveneens de reiniging op zich. In 2012 is er een wachtdienst voor oliecalamiteiten opgericht die de acties overziet en indien nodig stuurt.

Het Havenbedrijf streeft ernaar om het aantal oliecalamiteiten in de haven tot een minimum terug te brengen, voornamelijk door preventie en informatisering. Een belangrijk onderdeel hiervan is het verplicht gebruik van een checklist bij alle bunkeractiviteiten (het 'tanken' van een schip). En met succes: het aantal olielekken tijdens bunkeractiviteiten vertoonde tussen 2007 en 2011 een dalende trend. Voor de toekomst is het Havenbedrijf bezig met de aanstelling van een dienstverlener die olie van bevulde schepen en op het wateroppervlak op een adequate en een ecologisch verantwoorde manier kan verwijderen.

## **People**

Ook people zijn uiterst belangrijk in de maritieme, logistieke en industriële cluster. Dit komt uitgebreid aan bod in de hoofdstukken [Tewerkstelling](#), [Veiligheid en beveiliging](#) en [Maatschappij](#).

## **DUURZAAM BEDRIJVENTERREINMANAGEMENT LUIITHAGEN**

Samen met het 'Vlaams Agentschap voor Ondernemen' heeft het Havenbedrijf enkele terreinen geïdentificeerd die een win-win voor ecologie en economie kunnen betekenen. Terreinen waar bedrijven door clustering en samenwerking bestaande activiteiten nog duurzamer kunnen ontwikkelen.

Een eerste terrein dat hiervoor in aanmerking komt, is de zone Luithagen. In een eerste fase werden de behoeften en problemen van de betrokken bedrijven rond de thema's (afval)water, afval, energie, mobiliteit, beveiliging en afvalinzameling in kaart gebracht. Hieruit kwamen drie hoofdthema's: mobiliteit, beveiliging en afvalinzameling.

Tijdens een eerste samenkomst werden de resultaten van de bevraging bekend gemaakt. Alfaport Antwerpen gaf een toelichting bij de Wegwijzer 'duurzamer ondernemen' met een praktijkvoorbeeld. Voorts werden de bedrijven geïnformeerd over de mogelijkheden voor een groepsaankoop van groene stroom en aardgas.

Rond de hoofdthema's werden acties uitgewerkt, wat leidde tot een 30 punten-actieplan. Een actuele stand van zaken is [hier](#) terug te vinden.

## **TEVREDENHEIDSENQUÊTE HAVEN (2012)**

De haven van Antwerpen voert om de twee jaar een tevredenheidsenquête uit bij haar klanten (rederijen, scheepsagenten, verladers, transportbedrijven, expediteurs, logistieke dienstverleners,...) met als doel de tevredenheid rond de dienstverlening in de haven te meten. Een aantal vragen zijn specifiek gericht op duurzaamheid.

Uit de jongste bevraging van 2012 blijkt dat 63 % van de bevroagden vindt dat de haven nu al echt inzet op duurzaamheid. Gelijke tred houden met concurrenten op vlak van milieu en duurzaamheid vinden de ondervraagden zeer belangrijk: 8 op 10 klanten zijn ervan overtuigd dat dit voor de haven een concurrentieel voordeel oplevert.

Uit de enquête blijkt ook dat verladers de inlandse ligging van de haven als een belangrijke troef beschouwen om hun ecologische afdruk te verbeteren. Een groter deel van het transport gebeurt immers met het zeeschip, wat een lagere CO<sub>2</sub>-uitstoot heeft dan de andere modi.

Wat echter beter kan, is de kennis van de klanten over de samenwerking tussen het Havenbedrijf en ngo's op het vlak van milieu. Amper 15 % is hiervan op de hoogte, terwijl wel 75 % vindt dat dit een bijkomende troef is.

## **(DUURZAME) KOFFIE IN DE MARITIEME, LOGISTIEKE EN INDUSTRIËLE CLUSTER**

De haven van Antwerpen is sinds lang een van de belangrijkste koffiehavens in Europa. In het begin van de 19de eeuw, onder de Nederlandse Koning Willem I, was koffie een van de belangrijke producten die werden aangevoerd vanuit Nederlands-Indië. In de tweede helft van de 19de eeuw kwam ook de aanvoer van koffie uit andere werelddelen op gang. Verschillende naties, Molenbergnatie, Noord Natie-dochter Norexa, Zuidnatie (ACCL), Pacorini, Katoen Natie en het Duitse Vollers, hebben hierop ingespeeld en magazijnen gebouwd die voldoen aan de specifieke eisen voor de opslag van koffie.

Er zijn strikte regels met betrekking tot de temperatuurcontrole, lichtinval, vochtigheid en hygiëne. Antwerpen is zo uitgegroeid tot dé wereldleider voor de opslag van koffie, voor zowel de robusta- als arabica-koffiebonen, met een oppervlakte van 700.000 m<sup>2</sup> aangepaste magazijnen waarin 45 % van de Europese stock aan ruwe koffie ligt. Ruim de helft van de aanvoer wordt in Antwerpen opgeslagen in functie van speculatie op de termijnmarkten in Londen (robusta) en New York (arabica).

Koffie wordt doorgaans aangeleverd in gecontaineriseerde jutte zakken van 60 à 70 kg. Sporadisch wordt het product ook los in een container geladen die voorzien wordt van een beschermende folie zodat de lading niet rechtsreeks in contact komt met de container. Het behandelen van de koffie is vrij arbeidsintensief. Door de bijzondere expertise die men in Antwerpen heeft opgebouwd, wordt er een duidelijk toegevoegde waarde gecreëerd, onder meer door activiteiten zoals staalname, kwaliteitscontrole, mengen van verschillende types bonen en het beheren van de verdere logistieke keten voor de klant.

Antwerpen heeft op die manier haar eigen koffiegeschiedenis opgebouwd. Kleine familiebedrijfjes begonnen in het midden van de 19de eeuw met het branden van koffie. Deze bedrijfjes zijn uitgegroeid tot gerenommeerde koffiebranders, zoals onder meer Koffie F. Rombouts, N.V.Koverim-Koffie De Vlijt, Koffie Verheyen en Beyers Koffie. De stad wordt door kenners geroemd om de vele koffiebranderijen die elke hun eigen melanges creëren, aangepast aan de smaak van hun klanten. Ook de laatste decennia nog starten er nieuwe koffiebedrijfjes op zoals bijvoorbeeld Vascobelo.

Antwerpen telt naast de branderijen bovendien ook vele andere fijne koffieplekken: koffiewinkels, gezellige ouderwetse cafés of trendy koffiehuisen.

Gezien de uitdagingen van de sector en de noodzaak om te antwoorden aan de realiteit van de leveranciers die moeten tegemoetkomen aan de almaar strengere gevolgen van de klimaatopwarming, schenken ook de verschillende koffiebedrijven almaar meer aandacht aan koffie van duurzame en eerlijke handel. Dit is tevens te wijten aan de sensibilisatie rond het Fairtrade label, vertegenwoordigd door [Max Havelaar](#), [Utz certified](#), [Rainforest Alliance](#), [Efico Foundation](#) en [Oxfam](#). Bijna dertig ondernemingen maken en commercialiseren vandaag in België eerlijke koffie onder het merk Fairtrade, hetgeen een productie waarborgt die het milieu en de producent respecteert. Met een internationale koffieprijs die opnieuw zakt, is het vandaag essentieel om de koffie Fairtrade te ondersteunen, door producenten een minimumprijs te garanderen. Dit laat hen toe hun activiteiten te behouden, te verbeteren en beter te voldoen aan de klimaateisen.

## **LEAN & GREEN PROJECT**

Sinds 2012 promoot het 'Vlaams Instituut voor de Logistiek' (VIL) het programma [Lean and Green](#) in Vlaanderen. Met dit project engageren deelnemende bedrijven zich om, binnen een termijn van vijf jaar, de energie-efficiëntie te verbeteren en de CO<sub>2</sub>-uitstoot van hun logistieke activiteiten met 20 % te verminderen. Ook het Havenbedrijf neemt hieraan deel om de havengemeenschap in dit proces te stimuleren en ondersteunen.

Begeleid door het VIL ontwikkelt het Havenbedrijf momenteel een gedetailleerd plan van aanpak, waarin alle maatregelen nodig voor het behalen van de doelstelling, worden beschreven en cijfermatig onderbouwd. De Vrije Universiteit Brussel (VUB), departement MOBI, staat in voor de objectieve eindevaluatie van het plan van aanpak (oktober 2013). Elk plan dat door de VUB wordt goedgekeurd, wordt beloond met een Lean & Green award. Na het behalen van de award mag het deelnemende bedrijf gedurende 5 jaar het logo gebruiken in zijn communicatie met de buitenwereld (bv. op vrachtwagens, website...).

Deelname aan Lean & Green maakt duurzaamheid tastbaar, betreft en motiveert medewerkers, zorgt voor een hefboomwerking in het verbreden en verdiepen van relaties met klanten en leveranciers, fungeert als een doorlichting van de logistiek vanuit een verfrissende invalshoek en geeft toegang tot een unieke groep van toonaangevende bedrijven die informatie uitwisselen en samen initiatieven ontplooiën.

## KOSTENEFFICIËNTE EN VEILIGE LEVERING VAN GEDEMINERALISEERD WATER LANGS DE SCHELDELAAN

[Induss I](#) is een gecentraliseerde, industriële waterzuiveringsinstallatie met bijbehorend netwerk. Ze is gelegen in het hart van de Antwerpse haven, langs de Scheldelaan en levert ultra puur gedemineraliseerd water aan meerdere industriële klanten op de Scheldelaan. Op die manier vormt het een watercluster midden in een industriecluster.

Door hun waterproductie toe te vertrouwen aan Induss besparen de klanten op investerings- en exploitatiekosten en leggen ze de focus terug op hun kernactiviteiten. De bedrijven zijn ook verzekerd van betrouwbare wateroplossingen die aan strenge milieunormen voldoen. Het biedt hen de kans om af te stappen van een mono-userproductie (met noodzakelijke overcapaciteit omwille van de nood aan betrouwbaarheid) naar een multi-userproductie.

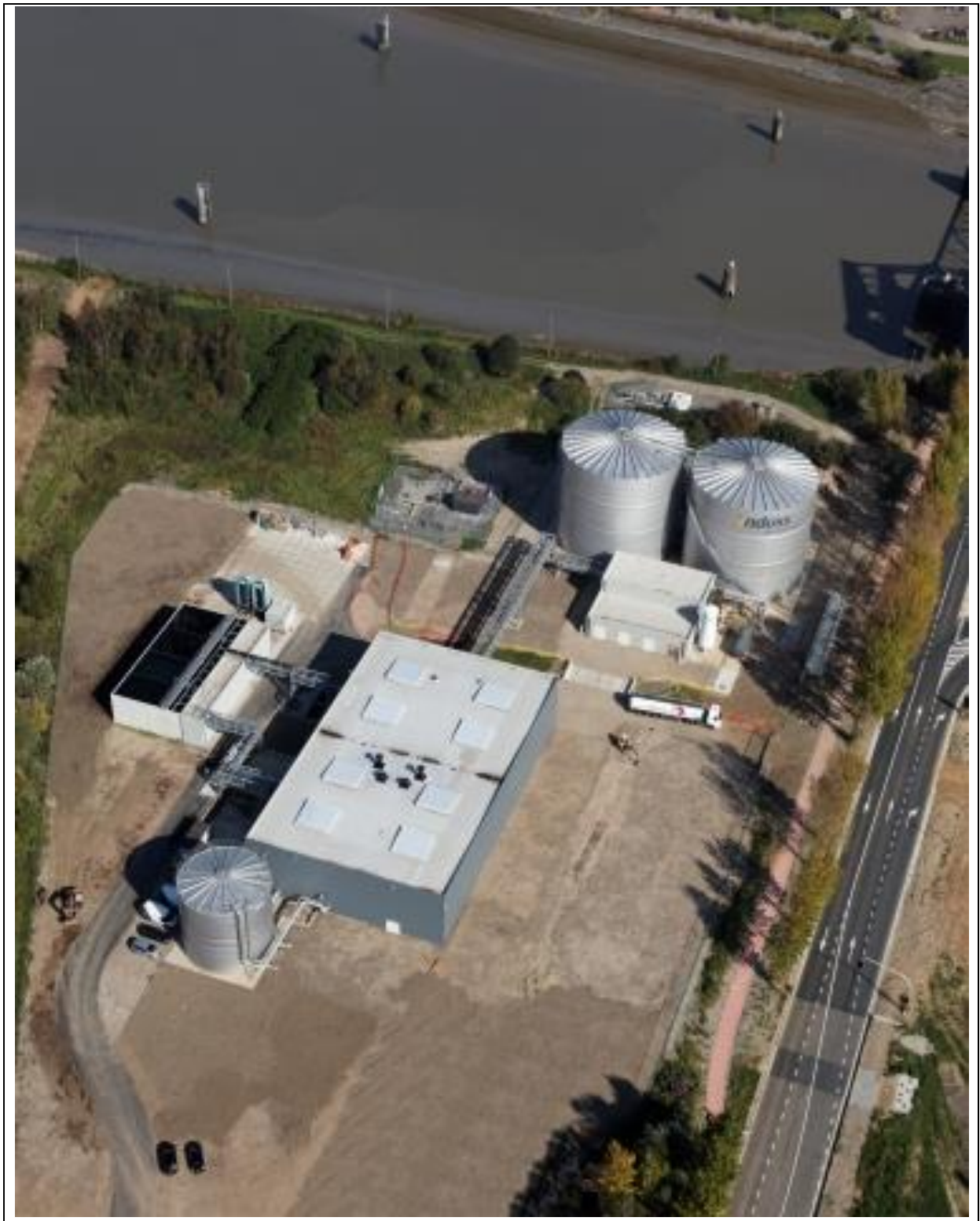
De locatie is ook zeer beperkt in omvang. Voor de productie van 1.200 m<sup>3</sup>/u water heeft Induss I slechts een grondoppervlakte nodig van 50 bij 30 meter.

Nooit eerder werd een dergelijk concept op deze schaalgrootte en met deze hoogstaande waterkwaliteit in België uitgevoerd.

Induss I is het bewijs dat economie en ecologie hand in hand kunnen gaan.







## Tewerkstelling

De unieke combinatie van industriële-, logistieke- en maritieme functies maakt de Antwerpse haven tot de motor van de Vlaamse economie. En dat vertaalt zich onmiddellijk in de tewerkstelling: maar liefst 60.000 mensen zijn er aan de slag. Hiermee is de haven de belangrijkste werkgever in de ruimere regio. De dagelijkse inzet van al deze medewerkers is ook cruciaal voor het succes van de Antwerpse haven. De hoge arbeidsproductiviteit en het goede opleidingsniveau zorgen ervoor dat de 'human factor' een belangrijke bijdrage levert aan de aantrekkelijkheid van de Antwerpse haven als vestigingsplaats voor ondernemingen. De havengemeenschap heeft er dan ook baat bij dit klimaat te bestendigen en levert dan ook belangrijke inspanningen om een instroom van gemotiveerde en gekwalificeerde medewerkers te garanderen. In dit hoofdstuk gaan we dieper in op de regionale tewerkstelling, het personeelsverloop en de arbeidsproductiviteit (prosperity) en bekijken we welke vorm deze tewerkstelling aanneemt (people).

## Prosperity

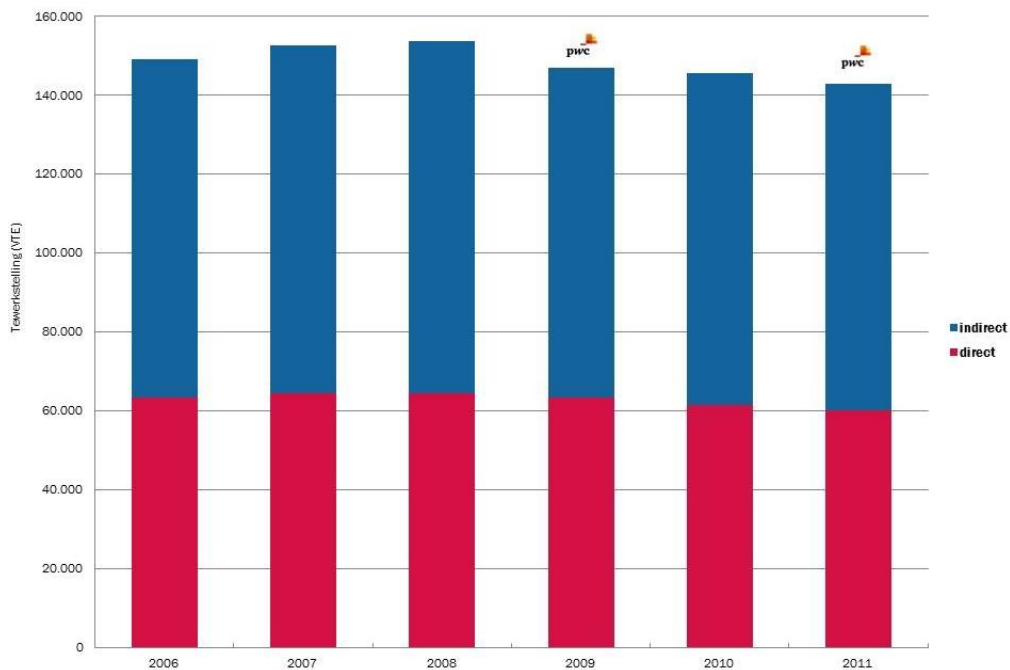
Welke sectoren in de haven stellen hoeveel mensen tewerk? Hoe groot is het personeelsverloop en wat is de productiviteit van deze mensen?

### Grootste werkgever in de ruime regio

De ondernemingen in de Antwerpse haven creëren samen meer dan 60.000 jobs (uitgedrukt in voltijds equivalenten, VTE). Inclusief de indirecte tewerkstelling – de tewerkstelling die afhangt van de economische activiteiten binnen het havengebied loopt dit zelfs op tot 143.000 jobs (uitgedrukt in VTE). 6,6 % van de werkende Vlamingen hebben een job dankzij de Antwerpse haven. Dit maakt haar met voorsprong de belangrijkste werkgever in de ruime regio.

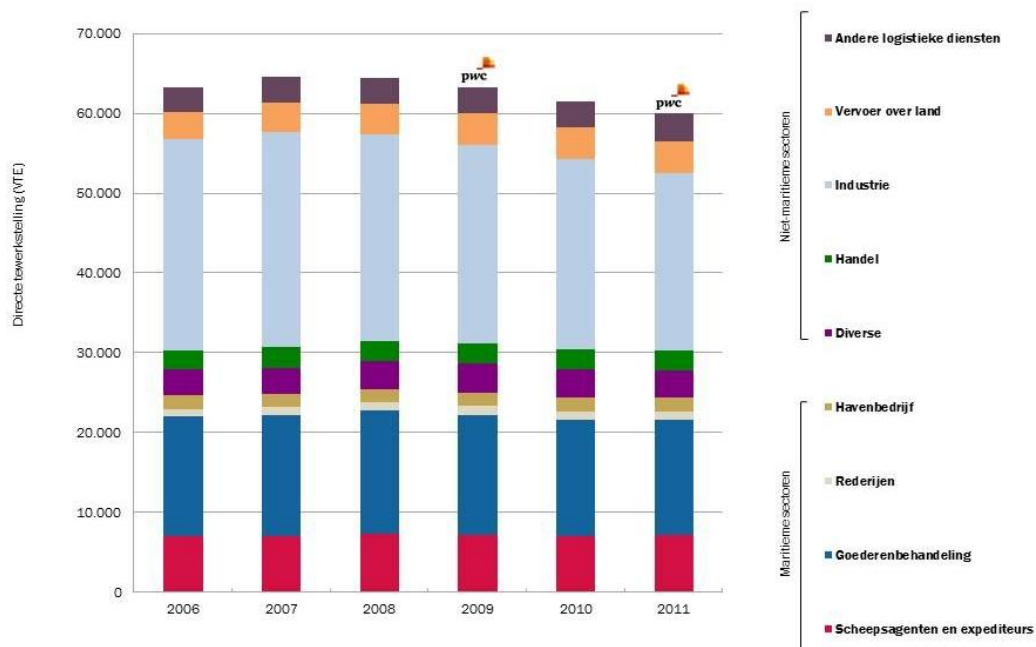
Tot en met 2008 kende de tewerkstelling een licht stijgende trend. De economische crisis van 2009 was echter een kantelmoment: de terugval van de behandelde volumes had een direct effect op de tewerkstelling. Die neerwaartse tendens zette zich ook voort in 2010 en 2011. In absolute cijfers blijft de tewerkstelling echter op een hoog niveau.





Figuur 2.1: Tewerkstelling in de haven van Antwerpen (bron: NBB, working paper 242)

De maritieme sector speelt een belangrijke rol, 46 % van de tewerkstelling in de Antwerpse haven is immers maritiem gerelateerd. Tijdens de crisis bleek bovendien dat deze sector veel weerbaarder was dan de industriële sector: daar waar de tewerkstelling in de maritieme sector de afgelopen zes jaar met slechts 0,5 % afnam, daalde de tewerkstelling in de industrie met 16,3 %. Enige nuance is hier echter wel op zijn plaats: deze daling is immers sterk beïnvloed door de sluiting van GM Belgium eind 2010.



Figuur 2.2: Directe tewerkstelling in de diverse sectoren die actief zijn in het Antwerps havengebied (bron: NBB, working paper 242)

De tewerkstelling in de sectoren vervoer over land en andere logistieke dienstverlening bleef groeien. In beide sectoren waren in 2011 het hoogste aantal werknemers werkzaam in zes jaar.

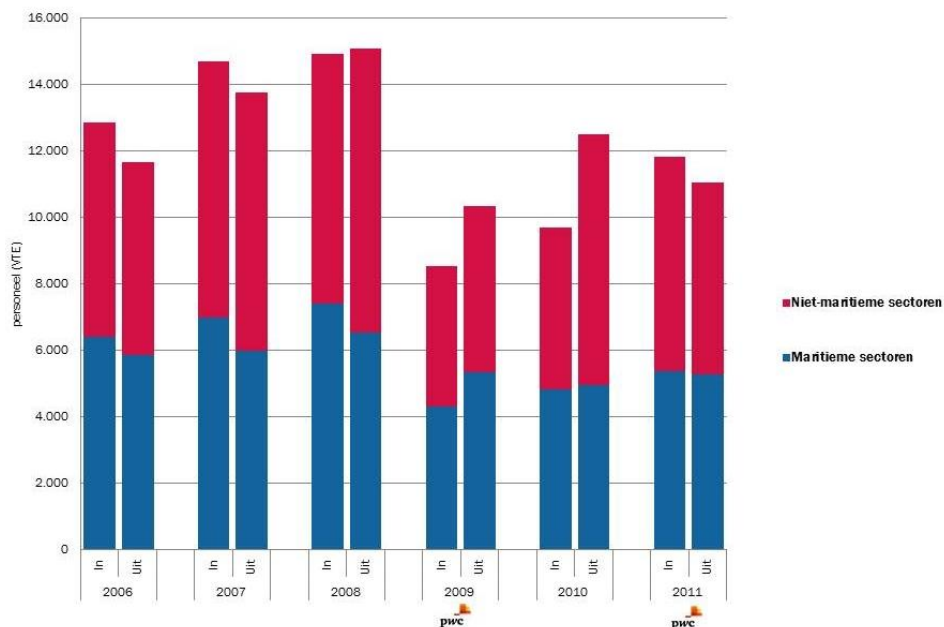
Bij dit alles moeten we ook het outsourcingeffect in rekening brengen: om beter te kunnen concurreren, leggen bedrijven – in de haven maar ook daarbuiten – zich meer en meer toe op hun kernactiviteiten. Ondersteunende diensten worden afgebouwd en extern ingehuurd. Hierdoor lijkt het alsof de tewerkstelling in een bepaalde sector sterk daalt, maar in werkelijkheid is ze dus gedeeltelijk verschoven.

### Personeelsverloop

In 2009 kwam een einde aan de stijgende trend van nieuw aangenomen werknemers. Ten gevolge van de economische crisis was er duidelijk minder nood aan bijkomend personeel in de Antwerpse haven.

Opvallend is wel dat het aantal mensen dat de haven verliet in 2009 lager lag dan in de periode 2006 – 2008. Dit betekent dat de haven massale ontslagen kon vermijden en dit ondanks een stevige terugval in de maritieme trafieken in 2009.

In 2010 zien we een uitzonderlijke uitstroompiek in de niet-maritieme sector, wat voornamelijk is toe te schrijven aan de sluiting van GM Belgium. In 2011 was de instroom weer groter dan de uitstroom.

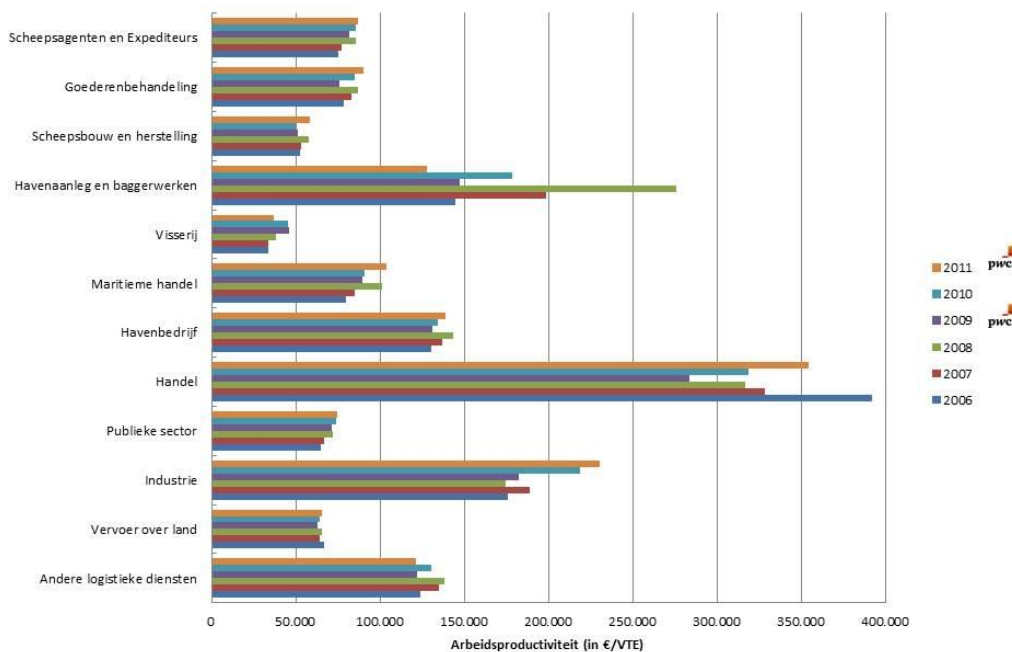


Figuur 2.3: Verloop van personeel in de haven van Antwerpen (bron: NBB)

## Hoge arbeidsproductiviteit

In de internationale ranglijsten staat België stevast in de kopgroep qua arbeidsproductiviteit. Bekijken we enkel de arbeidsproductiviteit in België, dan is de Antwerpse haven koploper. Hierbinnen scoort de industrie dan weer beter dan de maritieme sector.

De sector 'Industrie' zag de arbeidsproductiviteit in 2008 nog een beetje groeien. De effecten van het crisisjaar 2009 op de arbeidsproductiviteit zijn duidelijk merkbaar in de sectoren 'Maritiem' en 'Andere'. In 2010 en 2011 kenden alle sectoren een substantieel herstel van de arbeidsproductiviteit, met de sector 'Industrie' op kop.



Figuur 2.4: Arbeidsproductiviteit in de haven van Antwerpen (bron: NBB, working paper 242)

## People

Wat zijn de kenmerken van een job in de Antwerpse haven? Hoe zit het met de werk-thuisbalans? Hoe duurzaam is deze tewerkstelling? Krijgen/hebben vrouwen evenveel kansen als mannen? Zijn deze jobs intellectueel uitdagend genoeg?

### Dicht bij huis

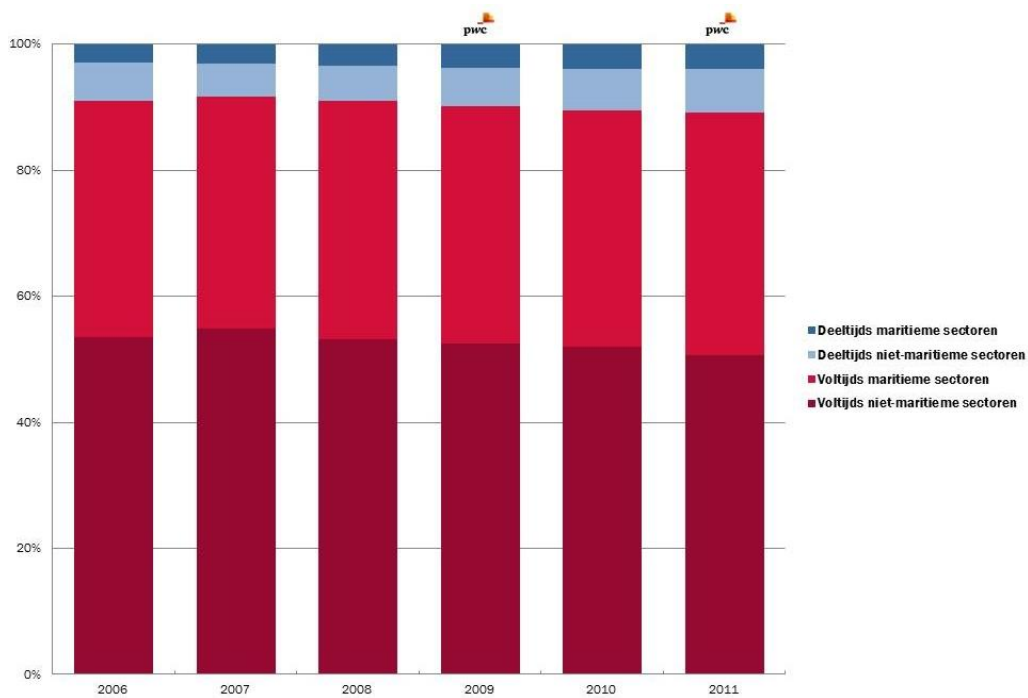
In de gemeenten rondom Antwerpen werkt gemiddeld 11,1 % van de beroepsbevolking direct of indirect voor de haven. De nabijheid van zo'n belangrijke economische motor zorgt ervoor dat heel wat mensen uit de ruime Antwerps-Wase regio een job dicht bij huis vinden. Dit heeft positieve effecten voor de werk-thuisbalans, maar ook op de mobiliteit. De Antwerpse havengemeenschap levert belangrijke inspanningen om dit woon-werkverkeer zo duurzaam en veilig mogelijk te laten verlopen. Het collectief vervoer, zoals o.a. de [pendelbus](#) en de [i-bus](#), levert hierbij een belangrijke meerwaarde.



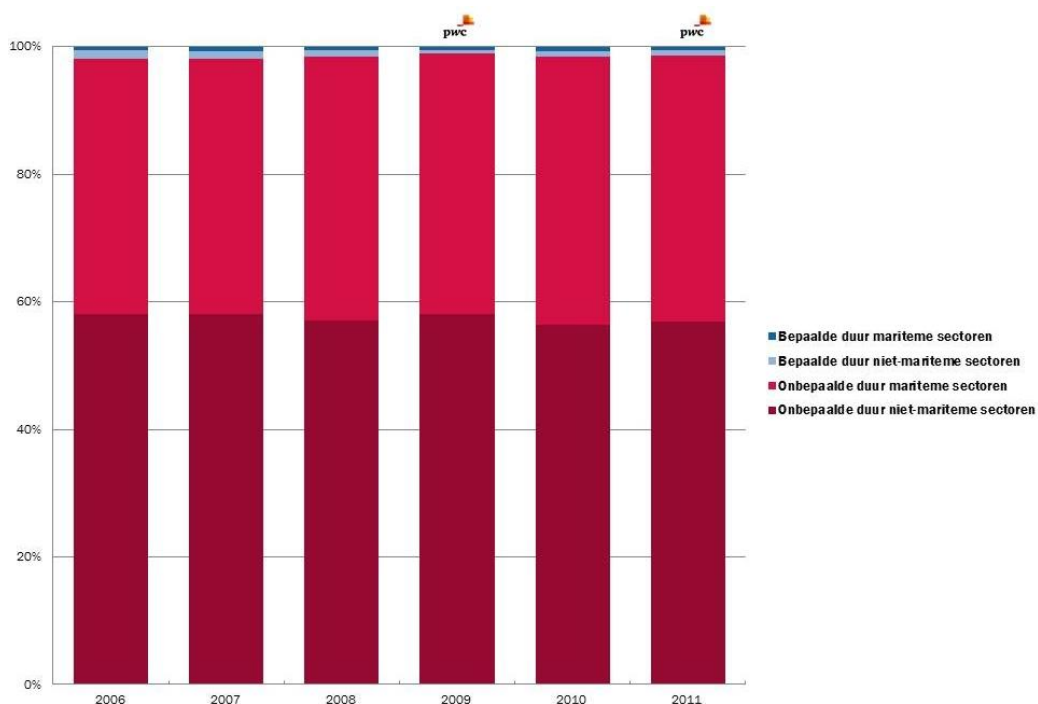
Figuur 2.5: Het aantal inwoners uit de diverse gemeenten werkzaam in de Antwerpse haven in 2012 (bron: GHA)

### Voltijdse job van onbepaalde duur

De soorten arbeidsovereenkomsten in de Antwerpse haven verschillen met de rest van ons land: meer dan 90 % van de medewerkers in de Antwerpse haven werkt voltijds, tegenover ongeveer 70 % in de rest van de Belgische economie. In de meeste gevallen gaat het om arbeidsovereenkomsten van onbepaalde duur: slechts 3 % van de contracten hebben een bepaalde duur.



Figuur 2.7: Verhouding arbeidsovereenkomsten voltijds versus deeltijds in de haven van Antwerpen (bron: NBB)



Figuur 2.6: Verhouding arbeidsovereenkomsten van bepaalde en onbepaalde duur in de haven van Antwerpen (bron: NBB)

De pool van havenarbeiders (PC 301) vormt binnen de Antwerpse haven een buitenbeentje. In theorie is deze groep van ongeveer 9.000 medewerkers een pool van dagloners die elke dag opnieuw moeten worden aangeworven. Strikt juridisch heeft ongeveer de helft van die havenarbeiders dus een contract van bepaalde duur (één dag). In de praktijk hebben heel wat havenarbeiders echter een overeenkomst van langere duur met één werkgever en werken ze bijna dagelijks voor hetzelfde bedrijf. Lees hierover meer in het kaderstuk: [de havenpool](#).

## Diversiteit in tewerkstelling

Er zijn weinig data ter beschikking om gefundeerde uitspraken te doen over de diversiteit naar afkomst binnen de Antwerpse haven. Wel zijn er een aantal indicaties die aangeven dat er op het terrein nog heel wat ruimte voor verbetering is. Zo heeft het overgrote deel van de pool van havenarbeiders de Belgische nationaliteit. De pool weerspiegelt dus niet de samenleving in de stad Antwerpen met meer dan 180 nationaliteiten. Let wel: nationaliteit is slechts een element in diversiteit. Zo kan iemand de Belgische nationaliteit verworven hebben maar niet hier geboren zijn.

Reeds bij de opmaak van het eerste duurzaamheidsverslag werd gezocht naar een geschikte methodologie om de diversiteit op de werkvloer in kaart te brengen voor de ganse Antwerpse havengemeenschap. De definitie zoals gebruikt door de stad Antwerpen – een methodologie die voornamelijk vertrekt vanuit de naamgeving van personen – werd door de leden van de stuurgroep als niet afdoende beschouwd.

Tijdens de opmaak van het tweede duurzaamheidsverslag werd op aanraden van Kauri, contact gezocht met Sein. [Sein](#) is een onderzoeksinstituut van de Universiteit Hasselt dat fundamenteel onderzoek verricht naar diversiteit, (on)gelijkheid en identiteit. Uit dit gesprek bleek dat de definitie van allochtoon versus autochtoon vele ladingen kan dekken.

Daarnaast kon ook Sein geen geschikte methodologie aanbrenge om anders dan via een volledige bevraging van de havensector data over diversiteit te bekomen. De stuurgroep van het duurzaamheidsverslag oordeelde dat dit niet overeenstemde met het principe om te rapporteren op basis van reeds beschikbare data(-bronnen) en slechts gering bijkomende bevragingen naar de havengemeenschap op te zetten.

Uit het contact met Sein hebben de initiatiefnemers van het duurzaamheidsverslag van de Antwerpse haven vooral opgepikt dat eerder dan te focussen op het meten van het aantal allochtonen vs. autochtonen beter kan ingezet worden op actieprogramma's die precies de diversiteit binnen ondernemingen willen versterken.

In dat opzicht kan verwezen worden naar de werking van bijvoorbeeld Jobkanaal, een initiatief van werkgeversorganisaties Unizo en Voka met steun van de Vlaamse overheid. Jobkanaal richt zich o.a. op het versterken van de diversiteit binnen de onderneming door bruggen te slaan tussen de allochtone gemeenschappen maar ook personen met een handicap en de reguliere arbeidsmarkt.

Een aantal bedrijven in de haven hebben voor de jaren 2011-2012-2013 een diversiteitsplan. Deze plannen worden onderverdeeld in 4 vormen afhankelijk van de mate waarin een diversiteitsbeleid al geïmplementeerd is in een organisatie. De acties en de individuele actieplannen van bedrijven zijn vertrouwelijk en worden dus niet publiek gemaakt. Hieronder vindt u alvast een aantal voorbeelden van acties die typerend zijn voor de betrokken industriële, logistieke en havensectoren:

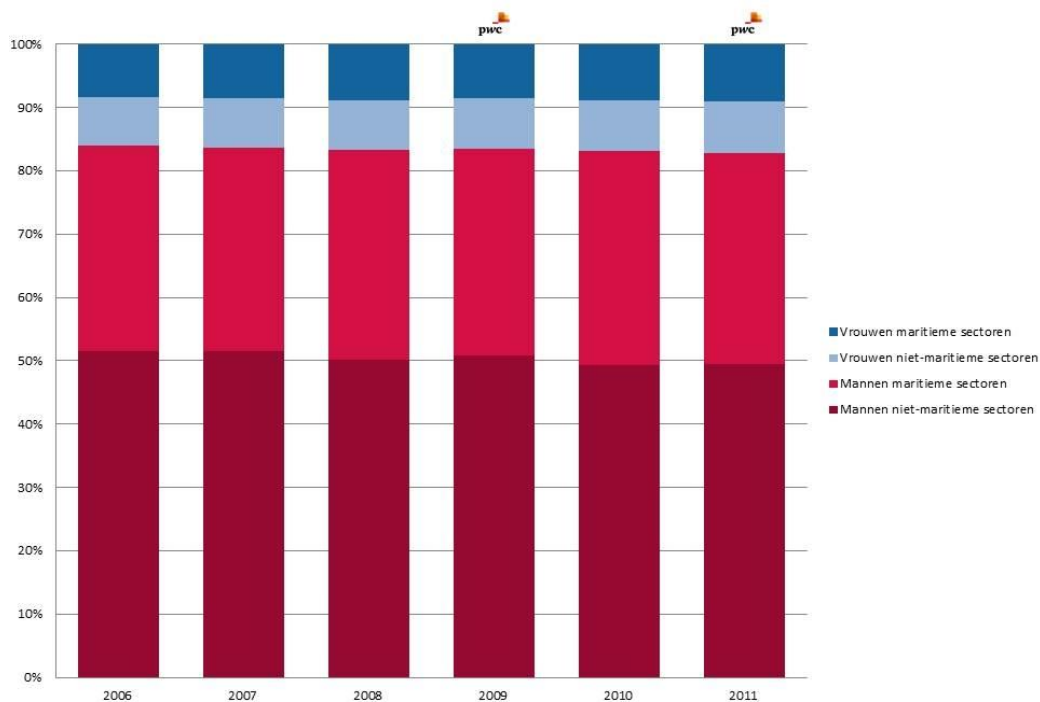
- Uitwerken laagdrempelig onthaalbeleid, inclusief peter/meterschap
- Uitwerken chauffeurshandboek (in kader van opleidingen en onthaalbeleid), of opleidingsfilm
- Personeelsbevraging

- Ontwikkelen competentiebeleid
- Ontwikkelen opleidingsbeleid
- Leeftijdsbewust personeelsbeleid
- Opleiding leidinggevenden voor meestersgasten
- Nederlands op de werkvloer
- Stagebeleid ontwikkelen, met oog voor diversiteit

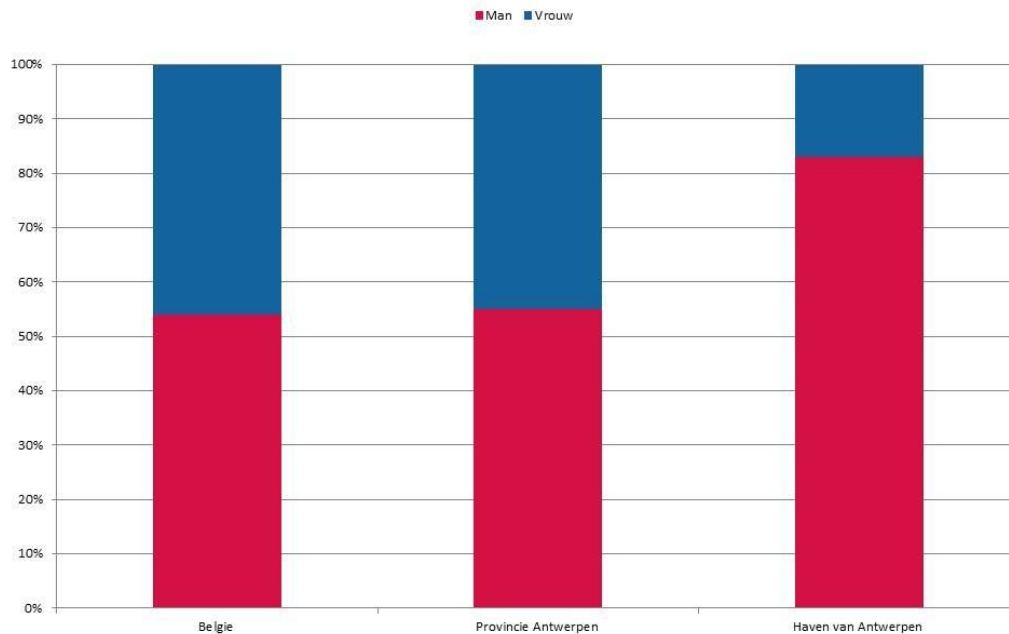
### Mannen en vrouwen.... maar toch vooral mannen

De meeste mensen hebben een clichématig beeld van het werk in de Antwerpse haven: het is zwaar, fysiek en wordt gedomineerd door mannen. Dit beeld was ooit correct: een eeuw geleden was werken in de Antwerpse haven inderdaad zware fysieke arbeid. Sindsdien is er echter heel veel veranderd. Alhoewel het fysieke aspect nog altijd een rol speelt in bepaalde segmenten van de goederenbehandeling (het fysieke laden en lossen van de schepen), wordt dit stelselmatig vervangen door verregerende automatisering. Daarnaast zijn er over de jaren heen meer en meer jobs gekomen voor bedienden.

In de Antwerpse haven werken anno 2013 nog altijd meer mannen dan vrouwen. Deze verhouding wijkt duidelijk af van de verhouding op nationaal en provinciaal vlak. De industrie en vooral de agenturen, rederijen en expeditie geven dan weer een meer gemengd beeld: daar neigen de verhoudingen eerder naar de nationale gemiddelden en zijn er duidelijk meer vrouwen aan de slag.



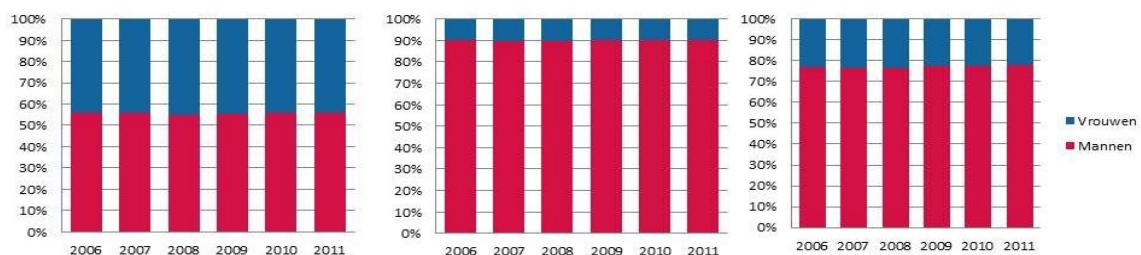
Figuur 2.8: Verhouding man/vrouw werkzaam in de haven van Antwerpen (bron: NBB)



Figuur 2.9: Verhouding man/vrouw werkzaam in de haven van Antwerpen, provincie Antwerpen en België (bron: NBB)

Er is niet echt een sluitende verklaring voor dit overwicht aan mannen in de havensector. Het paritair comité voor de havenarbeiders (PC 301) heeft een zeer masculiene traditie en is een factor die hier zeker meespeelt. Maar de evolutie binnen de havenarbeid zorgt ervoor dat de jongste jaren ook vrouwen voor dit beroep kiezen.

Daarnaast is er een hoog aandeel aan technische en operationele functies binnen de havenbedrijven. De opleidingen daarvoor worden voornamelijk bevolkt door mannelijke studenten, met een grotere mannelijke instroom als logisch gevolg.

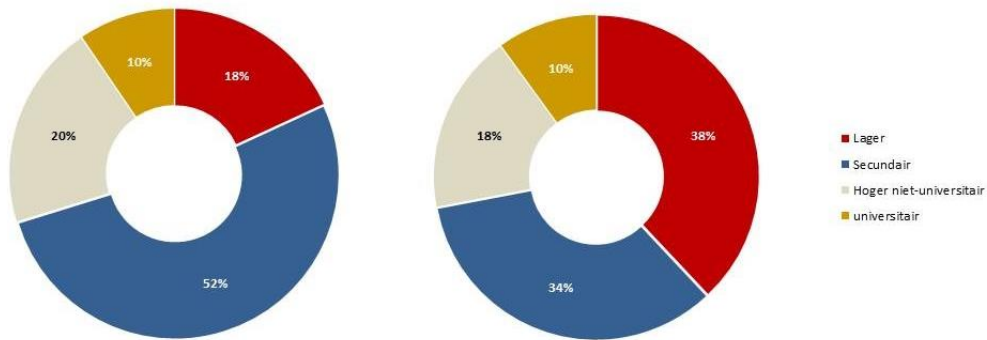


Figuur 2.10: Verhouding man/vrouw werkzaam in de sector expeditoren en scheepsagenten (links), goederenbehandelaars (midden) en rederijen (rechts)(bron: NBB)

## Almaar hoger opgeleid

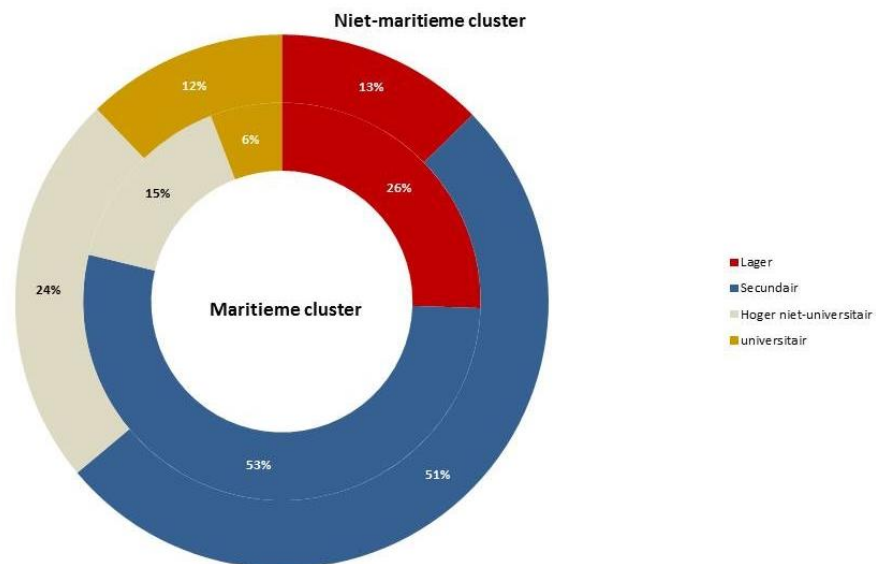
Ook met het gemiddeld opleidingsniveau wijkt de Antwerpse haven in belangrijke mate af van het nationaal gemiddelde. Zo kent de Antwerpse haven een groter aandeel van medewerkers met een secundair opleidingsniveau en telt ze in verhouding veel minder medewerkers met een opleidingsniveau lager onderwijs. De Antwerpse haven telt ook iets meer medewerkers met een diploma hoger niet-universitair onderwijs.



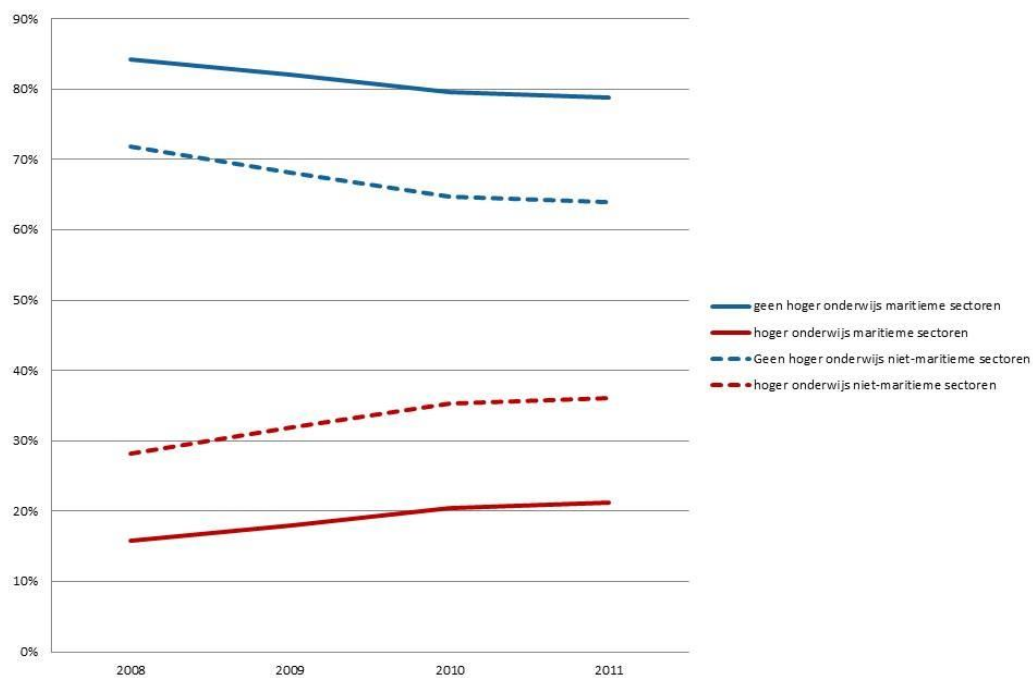


Figuur 2.11: Opleidingsniveau van werknemers in de haven van Antwerpen (links) vergeleken met België (rechts) voor het jaar 2011 (bron: NBB)

Er zijn opvallende verschillen merkbaar tussen de maritieme en niet-maritieme sector. Zo telt de niet-maritieme sector dubbel zoveel universitair en 60 % meer medewerkers met een hogere niet-universitaire opleiding. De jongste jaren steeg het aandeel hoger opgeleiden (universitair en hoger niet-universitair) in beide sectoren.



Figuur 2.12: Opleidingsniveau van werknemers in de maritieme en de niet-maritieme sector voor het jaar 2011 (bron : NBB)



Figuur 2.13: Verloop van het opleidingsniveau van werknemers in de maritieme en niet-maritieme sector in de haven van Antwerpen (bron: NBB)

### Hvn zkt opgeleide wrkwlge m/v

De beschikbaarheid van voldoende goed opgeleide en gemotiveerde medewerkers is een belangrijke troef voor de Antwerpse haven. De haven heeft er dan ook alle belang bij om dit ook naar de toekomst te verzekeren. Net zoals in andere sectoren worden de ondernemingen echter geconfronteerd met de 'war for talent', waardoor het invullen van openstaande vacatures – vooral voor een aantal knelpuntberoepen (tabel 2.1) – almaar moeilijker wordt.

Tabel 2.1: De top 5 van de meest gevraagde beroepen voor de Antwerpse industrie en de maritieme en logistieke sectoren voor de komende 2 jaren

Industrie	Maritieme en logistieke sectoren
Procesoperator	Algemeen operationeel bediende
Onderhoudselektricien	Expediteur
Onderhoudsmecanicien	Heftruckchauffeur
Lasser	Boekhouder
Monteurs in metaalconstructie	magazijnbediende

Ondernemingen, zowel individueel als collectief (bijvoorbeeld via hun federaties), nemen tal van initiatieven om deze instroom toch te blijven verzekeren. Ze stimuleren jongeren om via hun studiekeuze te kiezen voor een job in de haven en trachten werklozen te laten doorstromen naar beschikbare jobs in de haven.

In het verleden was er te weinig coördinatie tussen de verschillende initiatieven waardoor de acties hun impact misten. In 2012 bundelden een aantal actoren echter hun krachten en richtten [Talentenstroom](#) op. Dit initiatief wil een goede instroom naar de haven van Antwerpen duurzaam verzekeren.

## **CONTEXT: ARBEID EN SOCIALE BESCHERMING IN DE HAVEN**

Het vastleggen van een aantal spelregels inzake de collectieve arbeidsverhoudingen tussen werkgever en werknemer is een Europese traditie. Ook in België worden heel wat zaken vastgelegd in de arbeidswetgeving. Deze spelregels gelden uiteraard ook in de Antwerpse haven. België speelde trouwens een vooraanstaande rol in het internationaal vastleggen en afspreken van een aantal standaarden inzake sociaal overleg, verbod op kinderarbeid, gedwongen arbeid enzovoort. De International Labour Organisation (ILO) speelt daarin een cruciale rol.

In de Antwerpse haven zijn meer dan 2.000 ondernemingen actief. Hun werknemers vallen onder een globaal juridisch kader dat de relatie tussen werknemer en werkgever regelt, met een structurele dialoog aangaande loon- en arbeidsvoorwaarden.

De geldende loon- en arbeidsvoorwaarden voor die ondernemingen worden vastgelegd in collectieve arbeidsovereenkomsten (cao's). Een cao is een akkoord dat gesloten wordt tussen één of meer werknemersorganisaties en één of meer werkgeversorganisaties of één of meer werkgevers. In zo'n cao worden individuele en collectieve betrekkingen tussen werkgevers en werknemers in ondernemingen of in een bedrijfstak vastgesteld en worden de rechten en verplichtingen van de contracterende partijen geregeld.

Voor het leeuwendeel van deze ondernemingen worden de cao's vastgelegd binnen de zogenaamde paritaire comités. Deze organen werden opgericht op basis van de wet van 5 december 1968 betreffende de collectieve arbeidsovereenkomsten en de paritaire comités. Ze zijn samengesteld uit een gelijk aantal vertegenwoordigers van werkgevers- en werknemersorganisaties en zijn opgericht voor alle bedrijfstakken, met de bedoeling om de ondernemingen met gelijkaardige activiteiten te groeperen en een regelgeving uit te werken die aangepast is aan de arbeidsvoorwaarden. Naast het sluiten van cao's, spelen paritaire comités ook een centrale rol in het voorkomen of bijleggen van sociale conflicten of het adviseren van de regering, de Nationale Arbeidsraad of de Centrale Raad voor het Bedrijfsleven.

Op 1 januari 2011 waren in België 102 paritaire comités en 70 paritaire subcomités actief. In de Antwerpse haven zijn er 42 paritaire comités en 18 paritaire subcomités, wat wijst op de brede waaier aan activiteiten binnen de Antwerpse haven.

Sommige organisaties (en de werknemers van deze organisaties) ressorteren niet onder een bepaald paritair comité. Dat geldt bijvoorbeeld voor personen die werkzaam zijn bij de verschillende overheidsniveaus (federaal, regionaal, provinciaal, lokaal) of bij de overheidsinstellingen die ervan afhangen, en bij de instellingen van openbaar nut. Voorbeelden daarvan binnen de Antwerpse haven zijn het Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen, maar ook andere openbare instellingen zoals de Administratie der Douane en Accijnzen, het Loodswezen ... . Voor deze laatste organisaties geldt de regelgeving zoals bepaald door de Nationale Arbeidsraad. Afhankelijk van het statuut van de medewerkers (statutaire of contractuele tewerkstelling) is ook de arbeidswet van 16 maart 1971 van toepassing.

Specifiek voor het Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen zijn de bepalingen vanuit de Nationale Arbeidsraad niet van toepassing. Het Havenbedrijf sluit binnen het organisatie -

eigen sociaal overleg - collectieve akkoorden af volgens de wet van 1874 die de betrekkingen tussen de overheid en de vakorganisaties regelt. Daarbij aansluitend volgt het Havenbedrijf, conform zijn rechtspersoon, de arbeidswet van 16 maart 1971. Ook het Havendecreet geldt als richtinggevend kader.

De opzegtermijnen en voorwaarden voor contractuele medewerkers wordt vastgelegd in de wet betreffende de arbeidsovereenkomsten van 3 juli 1978. Indien een private onderneming beslist en wil overgaan tot collectief ontslag moet er voor contractuelen een specifieke procedure worden gevolgd. Deze bepalingen staan beschreven in cao's en wetgevingen. Wanneer een onderneming bij collectief ontslag bij contractuelen deze bepalingen niet naleeft, kunnen er sancties worden opgelegd. In de publieke sector bestaat echter ook (nog) de tewerkstelling op statutaire basis. Dit is bijvoorbeeld het geval voor het Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen, dat zowel contractuelen als statutair tewerkgestelden (de zogenaamde 'vastbenoemden') telt. Opzegtermijnen voor de contractuelen in de publieke sector worden – zoals in de private sector – bepaald in Titel III van de arbeidsovereenkomstenwet van 3 juli 1978. Voor de statutairen geldt dit uiteraard niet, vermits zij vastbenoemd zijn.

België speelde van oudsher ook een belangrijke rol in de ILO (International Labour Organisation) en was zelfs één van de stichtende leden ervan in 1919. In het zog daarvan ratificeerde België heel wat ILO-conventies. Ook de Antwerpse havengemeenschap draagt de waarden en normen zoals die zijn opgenomen in de ILO-conventies hoog in het vaandel.

Zo ratificeerde België op 23 oktober 1951 de ILO-conventie over het recht op vrijheid van vakbondsvorming (ILO-conventie nr. 87, 1948) en op 10 december 1953 de ILO-conventie over collectief overleg (ILO-conventie nr. 98, 1949). De praktische modaliteiten en vertaling ervan naar Belgisch recht is vervat in cao nr. 5. In deze cao verklaren de ondertekenende organisaties dat de essentiële beginselen betreffende de bevoegdheid en de werkingsmodaliteiten van de vakbondsafvaardigingen van het personeel der ondernemingen bepaald worden door deze cao. Het betreft onder andere het wederzijds respect, de vrijheid van vereniging, de sociale verhoudingen en de verkiezing of aanwijzing van afgevaardigden en het voorkomen of bijleggen van collectieve conflicten.

In uitvoering van de ILO-conventie over de minimumleeftijd voor tewerkstelling (ILO-conventie nr. 138, 1970) legde België de minimumleeftijd voor tewerkstelling in 1988 vast op 15 jaar. In de Belgische Arbeidswet wordt gepreciseerd dat het verboden is kinderen (minderjarigen onder de 15 jaar of die nog onderworpen zijn aan de voltijdse leerplicht) arbeid of enige werkzaamheid buiten het kader van hun opvoeding of vorming te laten uitvoeren. Verder wordt bepaald dat het in ieder geval verboden is kinderen enige werkzaamheid te laten uitvoeren die een nadelige invloed kan hebben op de ontwikkeling van het kind op pedagogisch, intellectueel of sociaal vlak, zijn fysieke, psychische of morele integriteit in gevaar brengt of die schadelijk is voor enig aspect van zijn welzijn.

België ratificeerde ten slotte ook de ILO-conventie over het verbod op gedwongen arbeid (ILO-conventie nr. 29, 1930) op 20 januari 1944 en de ILO-conventie betreffende de afschaffing van gedwongen arbeid (ILO-conventie nr. 105, 1957) op 23 januari 1961. In het kader van de strijd tegen mensenhandel, ratificeerde België het Verdrag van de Raad van Europa ter bestrijding van mensenhandel (2005) op 27 april 2009. Ook werden er bepalingen over mensenhandel aan het strafwetboek toegevoegd.

In geval van werkloosheid, ziekte en invaliditeit of pensioen kan een werknemer in België terugvallen op een uitkering. Alle uitkeringen die beschikbaar zijn voor voltijdse medewerkers zijn eveneens beschikbaar voor deeltijdse medewerkers.

Uiteraard zijn deze uitkeringen wel pro rata en dient men hiervoor een minimum aantal dagen te werken. Ook verlof, loopbaanonderbreking en thematische verloven zijn mogelijk voor zowel voltijdse als deeltijdse medewerkers. Ouderschapsverlof, palliatief verlof, verlof voor bijstand of verzorging van een zwaar ziek gezins- of familielid maken ook geen onderscheid naar percentage van tewerkstelling. Wel beïnvloedt het tewerkstellingspercentage al dan niet de omvang van het op te nemen 'verlof'.

Het gelijkstellen van deze uitkeringen ligt in het verlengde van het non-discriminatiebeginsel tussen voltijdse- en deeltijdse medewerkers dat stelt dat deeltijdse medewerkers niet minder gunstig mogen worden behandeld, en een verschil in behandeling enkel mogelijk is indien dit objectief te verantwoorden is. Dit beginsel is vastgelegd in de Europese Richtlijn 97/81/EG en werd omgezet in Belgische wetgeving (wet van 5 maart 2002).

## DE HAVENPOOL

Wie vanaf de Scheldekaaien richting het Antwerpse stadhuis wandelt, kan er niet naast kijken. Turend in de verte, prijkt er de Antwerpse dokwerker, een standbeeld van Constant(in) Meunier. Het standbeeld staat symbool voor de belangrijke bijdrage die de Antwerpse dokwerker of havenarbeider heeft geleverd aan de groei en ontwikkeling van de Antwerpse haven.

Het laden en lossen van zeeschepen kent een lange geschiedenis in Antwerpen. Ze gaat eeuwen terug toen zeilschepen werden geladen en gelost met behulp van primitieve kranen, maar vooral met veel man- en paardenkracht.

Met de introductie van de stoom- en motorschepen in de tweede helft van de negentiende eeuw, steeg de snelheid waarmee de schepen behandeld moesten worden. Ook de specialisatie nam toe. Goederenbehandelaars en stouwerijen deden almaar meer beroep op gespecialiseerde arbeidskrachten: dokwerkers die werden aangeworven om de schepen te laden en te lossen.

De relatie tussen werkgever en werknemer was er een van vallen en opstaan. Afspraken rond loon- en arbeidsvoorwaarden moesten vaak worden afgedwongen via een staking. Pas na de Eerste Wereldoorlog ontstond een systeem van geregeld paritair overleg: sindsdien maken georganiseerde werknemers- en werkgeversorganisaties structureel afspraken over de loon- en arbeidsvoorwaarden in de haven.

De dokwerkers kregen vanaf 1929 ook een eigen statuut. Toen werd vastgelegd dat erkende havenarbeiders voorrang kregen wanneer een werkgever iemand wou aanwerven voor het laden en lossen van een schip. Werkgever en werknemer sloten daarbij traditioneel een arbeidsovereenkomst van één dag. Bij het begin van de dag liet de havenarbeider zich aanwerven - eerst op straat, vanaf 1929 meer en meer in centrale aanwervingslokalen. Op het einde van die dag verviel de arbeidsovereenkomst. Dit stelsel moest tegemoetkomen aan de sterk wisselende vraag naar arbeid ten gevolge van de grote fluctuaties van de economische activiteit in de haven.

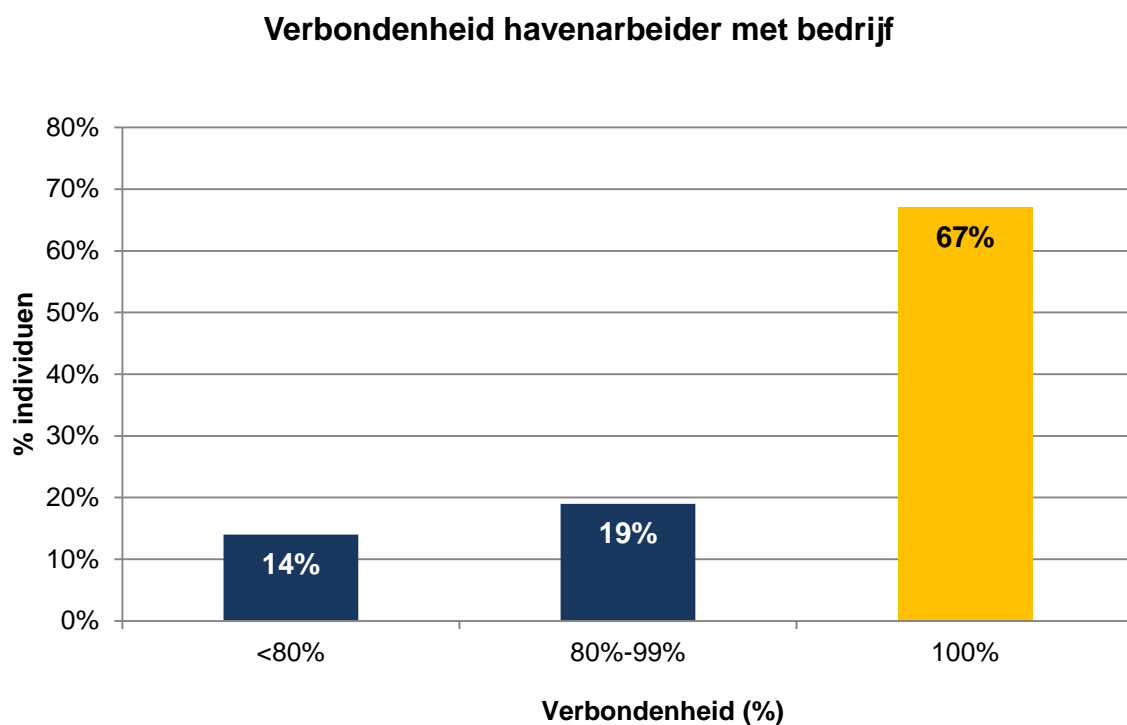
In tijden van crisis en teruglopende volumes betekende dit dat de havenarbeiders vaker werkloos waren dan werknemers uit andere sectoren. Financiële zekerheid was tot de Tweede Wereldoorlog dan ook een strijdpunt voor de havenarbeiders en hun werknemersorganisaties. In 1946 werd het fonds voor bestaanszekerheid opgericht dat de havenarbeider een bijkomende vergoeding bovenop de wettelijke werkloosheidsvergoeding garandeerde in geval van onvrijwillige werkloosheid (wanneer de havenarbeider zich aanbood om te werken maar geen taak kreeg aangeboden).

Dit systeem geldt in 2013 nog altijd. Ook het systeem van erkende havenarbeiders bestaat nog. Dit bepaalt dat enkel erkende havenarbeiders, havenarbeid mogen verrichten binnen het havengebied.

Na de Tweede Wereldoorlog verminderden de schommelingen in de economische activiteit in de haven – uitzonderlijke crisissen als 2009 buiten beschouwing gelaten. Er ontstond dus een meer constante vraag naar arbeidskrachten zonder grote uitschieters. Gaandeweg paste ook de havenorganisatie zich aan. In 1964 werd een systeem van gegarandeerde

tewerkstelling en loon geïntroduceerd voor het zogenaamde kaderpersoneel zoals de ceelbazen en foremannen. Dit betekende dat dit kaderpersoneel vast (i.e. elke dag) voor één firma ging werken.

Door de gestegen vraag naar specialisatie en het regelmatigere verloop van de scheepsaanlopen – zeker sinds de introductie van de containerlijnvaart – werd de feitelijke band tussen de individuele havenarbeider en een bedrijf hechter. Recent onderzoek toont aan dat meer dan 85 % van de havenarbeiders voor maximum twee werkgevers werkt. Bijna 70 % van de havenarbeiders werkt zelfs dag in dag uit voor één en dezelfde werkgever. Voor het leeuwendeel onder hen geldt dat ze juridisch nog altijd het statuut van dagloner kennen, maar in de praktijk vaak een overeenkomst van onbepaalde duur hebben met één werkgever.



Figuur 2.14: Verbondenheid havenarbeider met een bedrijf in de haven van Antwerpen voor het jaar 2011 (bron: CEPA)



## **TALENTENSTROOM: STERK DOOR SAMENWERK!**

In de Antwerpse regio is er door de haven een sterke concentratie aan logistieke activiteiten. Achter de meer gekende havenactiviteiten zoals laden en lossen, schuilt een complex logistiek proces van producent tot consument in een internationale context.

Om deze goederenstromen in goede banen te leiden, heeft de sector nood aan goed opgeleide werknemers. Bovendien zorgen technologische ontwikkelingen en globalisering voor toenemende functievereisten, wat de zoektocht naar geschikte kandidaten niet eenvoudiger maakt.

Te weinig jongeren kiezen voor logistieke studierichtingen en werkzoekenden vinden hun weg niet naar deze jobs. Ook de factor 'onbekend is onbemind' speelt hier een grote rol.

De uitdaging is dus groot. Het aantrekken en behouden van goed opgeleid personeel is immers niet enkel cruciaal voor het bedrijfsleven in en rond de haven, maar evenzeer voor het onderwijs en de arbeidsmarkt in Antwerpen.

Zoals eerder al aangegeven werden in het verleden heel wat acties op poten gezet maar gebeurde dit te weinig gecoördineerd. Dit werd onderkend door alle spelers in de havengemeenschap. Lessen werden getrokken en op 24 september 2012 werden de inspanningen en de aanwezige kennis van de verschillende initiatieven gebundeld in Talentenstroom. Dit nieuw samenwerkingsverband tussen stad Antwerpen, VDAB, het Havenbedrijf, Logos (vormingsfonds voor de bedienden uit de internationale handel, het vervoer en de logistiek), Alfaport en de provincie Antwerpen wil het imago van de sector verbeteren en voldoende opleidingsaanbod voorzien om de instroom naar deze jobs te verhogen.

In Talentenstroom worden mensen en middelen samengebracht onder één dak om een integrale dienstverlening aan te bieden, zowel aan werkzoekenden, werkgevers als scholen. Dankzij deze gezamenlijke aanpak kunnen talrijke bestaande initiatieven worden uitgebouwd en worden er nieuwe opgestart. Talentenstroom zet in op:

- imagoversterking van de sector
- werkzoekenden meer gericht aansturen naar vacatures of naar nieuwe sectorgerichte opleidingstrajecten
- een betere aansluiting tussen onderwijs en arbeidsmarkt.

Een greep uit de concrete acties:

- bedrijven worden ondersteund bij het invullen van vacatures en worden begeleid in hun samenwerking met scholen. Via hr-events worden zij geïnformeerd over en warmgemaakt voor specifieke thema's zoals werkplekleren, tewerkstellingsmaatregelen... . Er worden ook nieuwe opleidingstrajecten op maat uitgewerkt.
- werkzoekenden worden op grotere schaal geïnformeerd over de sector en de verschillende functies, ze worden beter begeleid in hun zoektocht naar vacatures in de sector, worden klaargestoomd voor beroepsopleidingen... .

- scholen kunnen een beroep doen op beschikbaar lesmateriaal, participeren aan haven-  
doedagen voor leerlingen uit het lager en secundair onderwijs, worden gestimuleerd om  
meer samenwerking met bedrijven uit te bouwen (zoals stages en werkplekleren),... .

Talentenstroom gaat deze grote uitdagingen aan samen met Talentenfabriek en Talentenwerf. Deze beide talentenhuizen focussen respectievelijk op de chemie- en metaalsector, en de bouwsector. Waar mogelijk worden synergiën nagestreefd.

Om bedrijven aan te sporen hun knelpuntvacatures op een alternatieve manier in te vullen, werden enkele filmpjes gemaakt, zoals bv. [dit filmpje](#).

## Kennis en innoverende investeringen

De Antwerpse havengemeenschap kan haar ambitie als koploper op het vlak van duurzaamheid enkel waarmaken als ze voldoende investeert in kennisontwikkeling en innovatieve processen. Dit kan zowel door eigen onderzoek en ontwikkeling als door samenwerking met wetenschappelijke en specifiek op het havensysteem toegespitste kenniscentra.

De havengemeenschap ondersteunt die kennisopbouw en innovatie via subsidiëring van onderzoeksprojecten rond prosperity, planet en people in de domeinen (haven)transport, -logistiek, -management, -economie, integraal waterbeheer, energie-efficiëntie, milieu, en sociale betrokkenheid en participatie bij de haven.

Dit hoofdstuk biedt een overzicht van de innoverende investeringen van de havengemeenschap (prosperity en planet) en de mate waarin opleidingen worden aangeboden (people).

In het onderdeel '[Wegwijzer Duurzaam Ondernemen](#)' op deze website, werden voorbeelden opgenomen van innoverende initiatieven door Antwerpse havenbedrijven.

## Prosperity

Hoeveel wordt er door de havengemeenschap geïnvesteerd in kennisontwikkeling en innovatie?

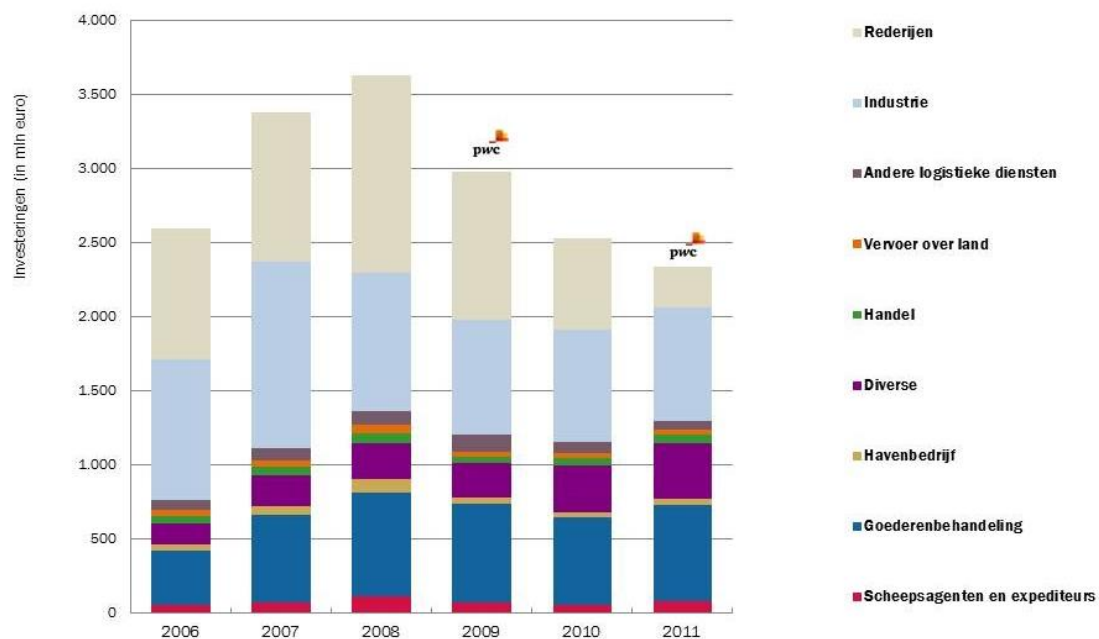
Welke sectoren nemen hierin het voortouw en wat is de verhouding met het totale investeringsbudget?

### Algemene investeringen

In de haven van Antwerpen investeren bedrijven aanzienlijk. Sinds het topjaar 2008 zijn de investeringen evenwel jaar na jaar afgenomen. De laatste drie jaar schommelen de totale investeringen rond de 2,5 miljard euro.

De investeringsinspanningen zijn evenwichtig gespreid over de verschillende sectoren. Investerings door rederijen vertonen grote schommelingen, en hebben niet altijd betrekking op het Antwerpse havengebied. Het hoogtepunt was 2008. Na de crisis van 2009 namen de rederij-investeringen gevoelig af.

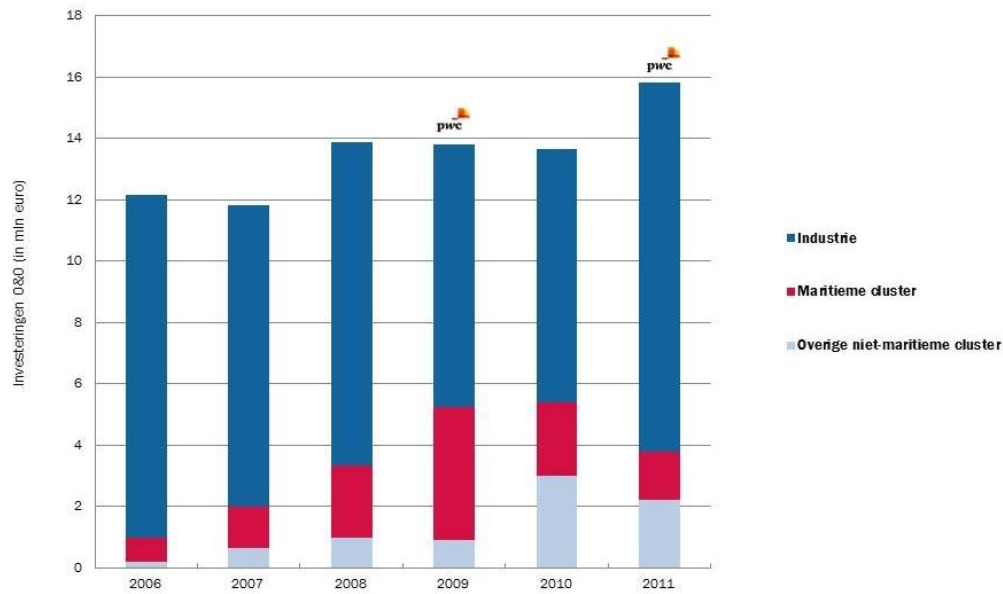
De fluctuaties in de andere sectoren zijn minder groot. In 2011 zien we terug een toename van de investeringen, het grootst bij de goederenbehandeling.



Figuur 3.1: Investerings van de verschillende sectoren actief in Antwerpse haven (bron: NBB, working paper 242)

### Investeren in onderzoek en ontwikkeling

Investerings in onderzoek en ontwikkeling (O & O) vertegenwoordigen slechts 0,7 % van de totale investeringen. De personeelskost van medewerkers, werkzaam op de onderzoeks- en ontwikkelingsafdelingen van de bedrijven, is echter niet opgenomen in dit bedrag. Verschillende havenbedrijven hebben daarnaast ook O & O-afdelingen elders in het land. Het werkelijk aandeel is dus groter dan 0,7 %.



Figuur 3.2: Investerings in onderzoek en ontwikkeling (bron: NBB, working paper 242)

Nadat de investeringen in O & O tijdens de periode 2008 tot en met 2010 vrijwel gelijk bleven, werd er in 2011 een duidelijke stijging waargenomen. Deze stijging was volledig toe te schrijven aan de uitgaven voor onderzoek en ontwikkeling in de industrie. Deze sector neemt dan ook meer dan 75 % van de totale investeringen in O & O voor zijn rekening.

## Planet

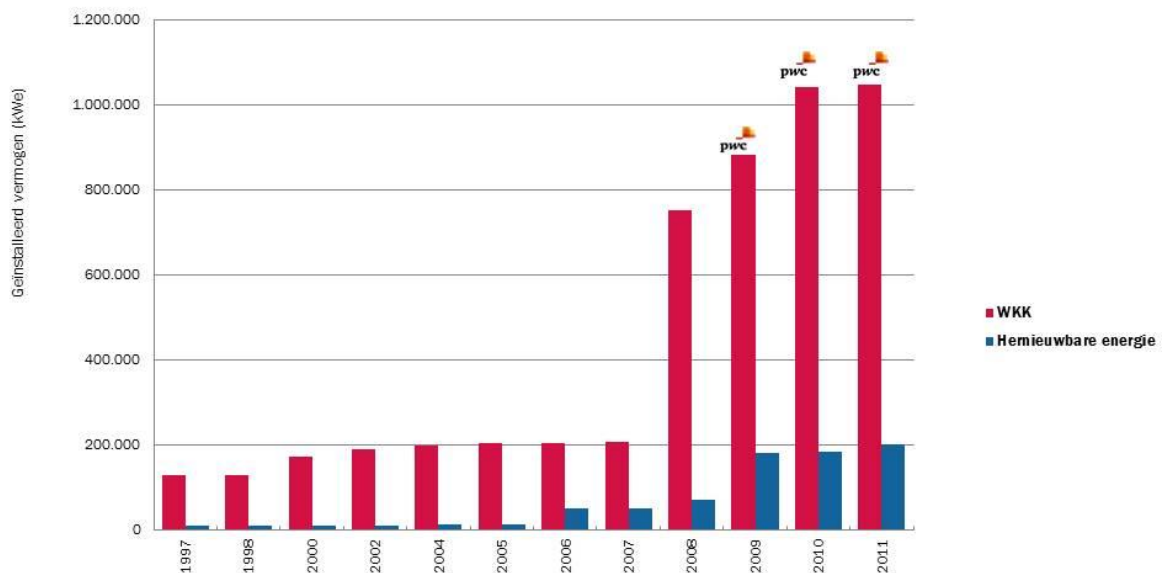
Over welke investeringen in onderzoek en ontwikkeling gaat het precies?

Een deel van de investeringen van de bedrijven is gericht op een reductie van de milieu-impact van de activiteiten. Specifieke aandacht gaat daarbij uit naar het terugdringen van de emissies van diverse bronnen (zie bijvoorbeeld het [kaderstuk LNG](#)), naar lucht en water, naar vermindering van het gebruik van natuurlijke grondstoffen en het verminderen van hinder in en om de haven. Ook het energie-efficiënter produceren en het gebruik van duurzame energiebronnen is een belangrijk item.

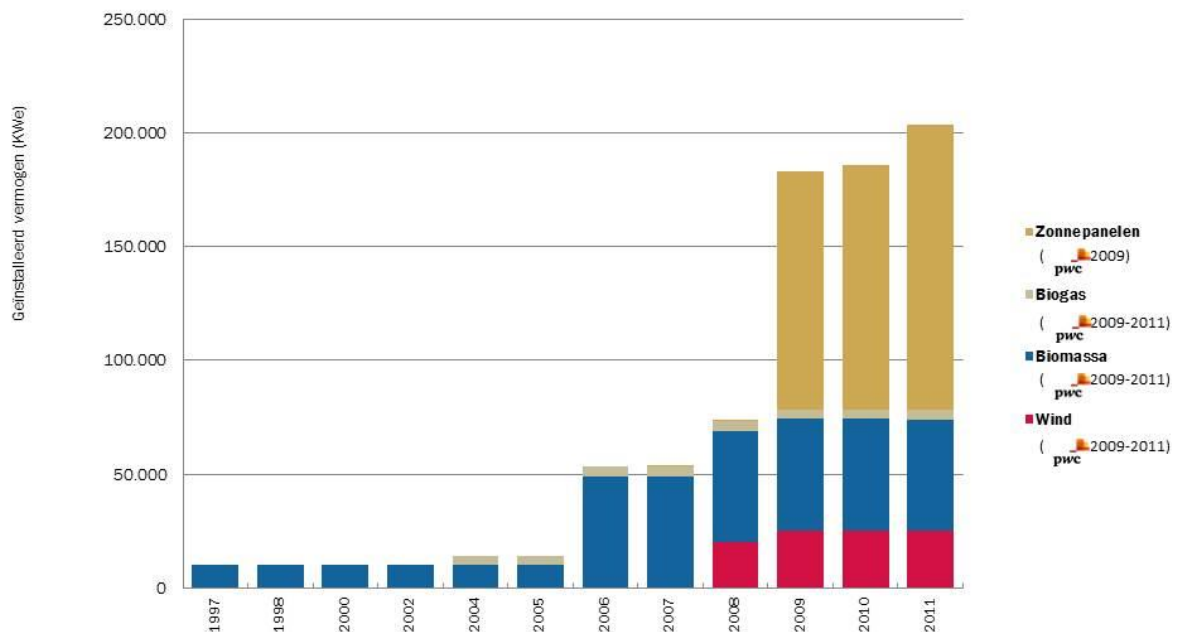
## Duurzame energie

De havengemeenschap zet haar inspanningen verder om over te schakelen op duurzame energiebronnen. Warmtekrachtkoppeling (WKK) blijft daarin de koploper en kent nog altijd een licht stijgende trend. Ook hernieuwbare energie kende in 2011 een groei die volledig is toe te schrijven aan het groeiend aantal geïnstalleerde zonnepanelen. Ondertussen worden er zowel op Linker- als op Rechteroever voorbereidingen getroffen voor de bouw van windmolens. (zie [kaderstuk Windmolenpark](#)).

Het in 2010 geïnstalleerd vermogen aan WKK kan instaan voor 11,40 % van de energie die dat jaar in het havengebied werd verbruikt, de hernieuwbare energie voor 1,81 %. Het werkelijke aandeel lag lager, aangezien de installaties niet altijd voltijds rendeerden, bijvoorbeeld door bewolking of windstilte.



Figuur 3.3: Geïnstalleerd vermogen WKK en daarbij het geïnstalleerd vermogen aan hernieuwbare energie (kWe)(bron: VREG)



Figuur 3.4: Geïnstalleerd vermogen hernieuwbare energie (kWe)(bron: VREG)

## People

Investeren in kennis en ontwikkeling betekent investeren in opleidingen.

Hoeveel opleidingen worden er door de werknemers van de Antwerpse haven gevolgd? Hoe verloopt de samenwerking tussen de Antwerpse havengemeenschap en kenniscentra?

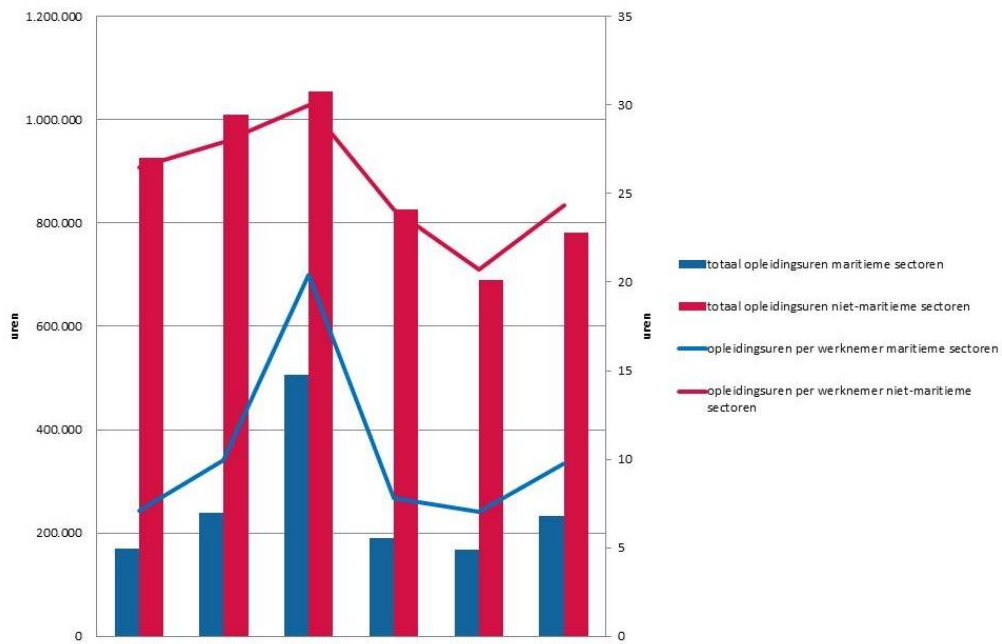
## Opleidingsuren

Kennis en innovatie vereist de aanwezigheid van [goed gekwalificeerd personeel](#). Hiervoor is een goede afstemming nodig tussen de aangeboden competenties van afgestudeerden en werkzoekenden, en de vereiste competenties op de Antwerpse havenarbeidsmarkt. Daarom investeert de havengemeenschap, met inbegrip van de sectorale vormingsfondsen, in een opleidingsaanbod voor werkzoekenden, in de bijscholing van afgestudeerden en in het verbreden van de competenties van haar eigen werknemers. Een groot aantal bedrijven organiseert bovendien interne bedrijfsopleidingen.

Het aantal formele opleidingsuren van werknemers in de haven ging, zowel absoluut als relatief (aantal uren opleiding per werknemer), in stijgende lijn tot 2008. Het crisisjaar 2009 zorgde voor een sterke terugval die zich voortzette in 2010. In 2011 is er een licht herstel zichtbaar en neemt het aantal opleidingsuren per werknemer weer toe tot 18 uur op jaarbasis.

Het aantal opleidingsuren is in de niet-maritieme sector significant hoger dan in de maritieme sector.

De bijgevoegde grafieken geven een beeld van de uren geïnvesteerd in formele opleidingsinitiatieven. Of de terugval in 2009 leidde tot een verhoging van het aandeel informele opleidingsuren en het aandeel informele opleidingsuren is niet bekend. Zie ook [kaderstuk Talentenstroom](#).



Figuur 3.5: Opleidingsuren formele voortgezette beroepsopleidingsinitiatieven in de haven van Antwerpen opgedeeld in maritieme en niet maritieme cluster (bron: NBB)

## Samenwerkingsverbanden

Samenwerking tussen de Antwerpse havengemeenschap en kenniscentra leidt tot de ontwikkeling en consolidatie van (internationale) expertise. Zo kan de haven een voortrekkersrol spelen met het oog op een verduurzaming van de economie.

Er bestaat al lang een samenwerking met onderzoeksgroepen, verbonden aan hogere onderwijsinstellingen zoals:

- Universiteit Antwerpen:
  - [Institute of Transport and Maritime Management Antwerp](#) (ITMMA), gespecialiseerd in maritieme en logistieke thema's
  - [Departement Transport en Ruimtelijke Economie](#) (TPR), gespecialiseerd in transport en logistiek
  - [Instituut voor Milieu en Duurzame Ontwikkeling](#) (IMDO), met opleidingen rond milieu en duurzaamheid (milieucoördinator)
  - [Onderzoeksgroep Ecosysteembeheer](#) (ECOB), expertise in geïntegreerd en duurzaam beheer van het Schelde-estuarium en natuurbeheer
  - [Onderzoeksgroep Systemic Physiological and Ecotoxicological Research](#) (SPHERE), expertise in de ecologische impact van dokwater(bodem)contaminatie
  - [Departement Sociologie](#), expertise in de interactie van de haven met de samenleving
  - [Antwerp Management School](#) (AMS), met opleidingen richting veiligheid en duurzaamheid (veiligheidscoördinator).
- Universiteit Gent



- [Maritiem Instituut](#), gespecialiseerd in internationaal maritiem recht, zeerecht, nationaal en internationaal milieurecht, nationaal en internationaal natuurbehoudsrecht, transportrecht en hieraan verbonden beleidsaspecten
- [Afdeling Maritieme Techniek](#), gericht op het ontwerp, de constructie, de aandrijving, het functioneren en in bedrijf houden van maritieme systemen zoals schepen en andere drijvende constructies.
- [Hogere Zeevaartschool Antwerpen](#): opleiding in de nautische wetenschappen en scheepswerktuigkunde ter voorbereiding van een maritieme carrière, zowel op zee als aan de wal.

Deze samenwerking omvat het uitwisselen van gegevens en het gezamenlijk uitvoeren van onderzoeks- en onderwijsprojecten. Er worden diverse leerstoelen door de havengemeenschap ondersteund:

- Leerstoel GHA in veiligheidswetenschappen
- Leerstoel BASF in veiligheidswetenschappen
- Leerstoel CEPA in veiligheidswetenschappen
- Leerstoel BASF-Deloitte Sustainability

Zeehavens werken onderling ook samen aan duurzaamheid: zie hierover het kaderstukje 'Duurzame zeehavens'.

## **DUURZAME ZEEHAVENS**

Met het Interreg-project '[Duurzame Zeehavens](#)' werken de havens van Antwerpen, Gent, Oostende, Terneuzen/Vlissingen en Zeebrugge sinds 2013 aan duurzame ontwikkeling. Een eerste piste in dit project is de ontwikkeling van een 'lerend netwerk' dat niet alleen inspirerend werkt, maar waarbij opportuniteiten kunnen worden uitgediept en kennis wordt gedeeld. Dit moet leiden tot meer efficiëntie en acties voor een meer duurzame exploitatie en ontwikkeling van de zeehavens en hun regio. Het lerend netwerk wordt ondersteund door een webplatform.

Een tweede piste is die van het onderzoek. De havenbesturen zullen een gemeenschappelijke haalbaarheidsstudie uitvoeren naar een milieugerelateerde databank voor de zeescheepvaart. Daarnaast wordt in de havens van Gent, Oostende, Vlissingen/Terneuzen en Zeebrugge onderzoek gedaan rond een prioritair thema op het vlak van duurzame energetische exploitatie van hun zeehavengebied. Deze deelonderzoeken zullen als basis dienen voor de opstart van het lerend netwerk.

Dit moet leiden tot de verduurzaming van de havenexploitatie en –ontwikkeling om zo bij te dragen tot een sterke verankering van de havenbedrijvigheid in de regio, wat op zijn beurt zal leiden tot een langetermijn welvaartsgarantie.

## **WINDMOLENPARK**

Havengebieden zijn zowel voor de Vlaamse Windenergie Associatie (VWEA) als voor de Vlaamse minister van Energie dé uitgelezen locaties voor de inplanting van grootschalige windturbineparken. De haven van Antwerpen telt inmiddels twee concrete projecten.

In 2004 verschenen de eerste twee windturbines in het noorden van het havengebied. Deze twee turbines maken deel uit van een windmolenpark op Rechteroever dat minstens 38 windmolens zal tellen. Het project wil 90 megawatt elektriciteit genereren, genoeg om in het verbruik van zowat 74.000 gezinnen te voorzien. De uitbouw van dit park zal versnellen in de periode 2014-2020.

Op de Linkeroever zullen het Havenbedrijf en de Maatschappij Linkerscheldeover, samen met private partner nv GEHA, via projectontwikkelingsvennootschap Wind aan de Stroom voor de windontwikkeling instaan. Het park kan uitgroeien tot het grootste on shore windmolenpark van België, het ambitieniveau ligt immers op circa 50 windturbines (inclusief deze van Katoennatie). De elektriciteitsproductie dekt het jaarlijkse stroomverbruik van 100.000 tot 120.000 gezinnen. Wind aan de Stroom zal tweede helft 2014 starten met de bouw van de eerste windturbines.

## LIQUEFIED NATURAL GAS

LNG als scheepsbrandstof is voor reders een uitstekende oplossing om te voldoen aan de diverse uitstootreglementeringen die vanaf 2015 in voege treden (o.a. van de [International Maritime Organization](#) IMO). In vergelijking met traditionele scheepsbrandstoffen zoals zware stookolie en diesel, geeft het gebruik van LNG als scheepsbrandstof een significante vermindering van de uitstoot van zwaveloxides, stikstofoxides, CO<sub>2</sub> en fijn stof. LNG wordt daarom beschouwd als de scheepsbrandstof van de toekomst.

Een schip dat op LNG vaart, verlaagt, in vergelijking met gewone scheepbrandstof, zijn NOx-emissies met 85 tot 90 % en zijn emissies van SOx en fijn stof met bijna 100 %. Daarenboven levert dit een significante reductie van de CO<sub>2</sub>-uitstoot op (rekening houdend met de methaanslip van de momenteel beschikbare LNG-motoren).

### *LNG in de Antwerpse haven*

Het Havenbedrijf wil dat tegen 2015 alle schepen in de haven van Antwerpen LNG kunnen bunkeren. Een logistieke keten voor LNG en de bijhorende infrastructuur zijn echter bijzonder hoog qua kostprijs. Daarom besliste het Havenbedrijf, na een Europese aanbesteding, om nauw samen te werken met EXMAR voor de ontwikkeling van een LNG bunkerschip en de nodige studietrajecten. Daarnaast wil het ook voorzien in flexibele LNG-bunkeroplossingen zoals bv. LNG truck-to-ship bunkering en een tussentijdse LNG-opslagterminal in het havengebied.

De eerste LNG-bunkering via de truck-to-ship procedure in het Antwerpse havengebied werd eind 2012 uitgevoerd door de Argonon, het eerste LNG-aangedreven binnenvaartschip ter wereld. In januari 2013 heeft de Argonon deze bunkeroperatie al twee keer uitgevoerd in Antwerpen.

### *LNG-opslag*

Om een flexibele LNG-bevoorrading naar de schepen te voorzien, is 'intermediaire' op- en overslag noodzakelijk. Momenteel wordt de mogelijkheid voor LNG-op en -overslag op zowel Rechter- als Linkeroever trapsgewijs in kaart gebracht. In dezelfde studie zijn drie locaties opgenomen die eventueel kunnen fungeren als structurele locatie voor de uitvoering van truck-to-ship bunkering en vaste bunkerinfrastructuur voor de binnenvaart. De resultaten van deze studie worden verwacht in februari 2014.

### *Internationale trekkersrol*

Sinds eind vorig jaar is het Havenbedrijf coördinator van de WPCI (World Ports Climate Initiative) LNG working group van IAPH (International Association of Ports and Harbours). Het hoofddoel van deze werkgroep is de standaardisatie van een (haven)reglementering omtrent LNG.

Eind 2012 werd een draft truck-to-ship bunkerchecklist opgeleverd die momenteel ter validatie wordt gebruikt in de havens van Antwerpen, Rotterdam en Stockholm.

Het is duidelijk dat deze werkgroep de interesse opwekt bij andere havens en industriële partners, getuige daarvan de vele vragen die het Havenbedrijf als coördinator al mocht ontvangen.



## **INDUSTRIËLE RESTWARMTE**

Nadat in 2012 het MIP2-haalbaarheidsonderzoek naar restwarmtevalorisatie aantoonde dat stadsverwarming een haalbare kaart is, indien aan een aantal randvoorwaarden kan worden voldaan, werd in 2013 vooral gefocust op het in kaart brengen van de opgedane kennis in het Vlaams en Antwerps warmtebeleid.

Om warmtenetten te creëren die op termijn afzetmarkt moeten gaan vormen voor restwarmte uit de haven, werkt de stad momenteel aan concessie voor een warmtenet op Nieuw Zuid. Dit is belangrijk als eerste stap naar een stedelijke warmtemarkt.

Restwarmtebenutting via stadsverwarming is ook opgenomen in de nieuwe Europese Richtlijn inzake Energie-efficiëntie die de lidstaten oplegt kosten-batenanalyses uit te voeren en in geval van gunstige resultaten, de nodige voorbereidingen te treffen voor de bouw van warmtenetten.

Ook in het Vlaams beleid is er in toenemende mate aandacht voor restwarmtebenutting. Er werden een aantal uitvoeringsbesluiten goedgekeurd i.v.m. subsidies voor restwarmtevalorisatie en warmtenetten, en de drie meerderheidspartijen in het Vlaams Parlement dienden samen een Resolutie in om de Vlaamse Regering te vragen een warmtebeleid uit te werken voor Vlaanderen.

Het MIP3-haalbaarheidsonderzoek naar stadsverwarming in Antwerpen, dat in 2012 werd opgestart in samenwerking met o.m. de stad Antwerpen, zal vanaf eind 2013 conclusies en aanbevelingen formuleren.

## Mobiliteit

Een haven kan niet functioneren zonder haar omgeving. Haven, regio en achterland vormen een drie-eenheid door een complex netwerk van economische, logistieke, sociale en maatschappelijke relaties die onderling verbonden zijn door functionele transportmodaliteiten. In de haven van Antwerpen is dat zeer uitgesproken.

Haar landinwaartse ligging in het industriële, demografische en commerciële hart van Noordwest-Europa creëert tal van mogelijkheden om het landvervoer aanzienlijk te beperken. De bundeling van goederenstromen in een wereldhaven als Antwerpen genereert voldoende kritische massa en biedt, in combinatie met de excellente multimodale ontsluiting, tal van kansen voor een duurzaam mobiliteitsbeleid. De ultieme voorwaarde is uiteraard dat de goederen probleemloos van het maritieme voorland naar het continentale achterland kunnen worden aan- en afgevoerd.

Dit hoofdstuk focust op de talloze mogelijkheden van een zeehaven, in se de Antwerpse haven, in combinatie met binnenvaart, spoorvervoer, ondergronds vervoer, wegvervoer en de verhoudingen tussen al deze vervoerswijzen (prosperity). Een ander luik gaat in op de milieu-impact van het vervoer (planet) met daarbij de duurzame mobiliteitsprojecten die aan de werknemers in de haven worden aangeboden (people).

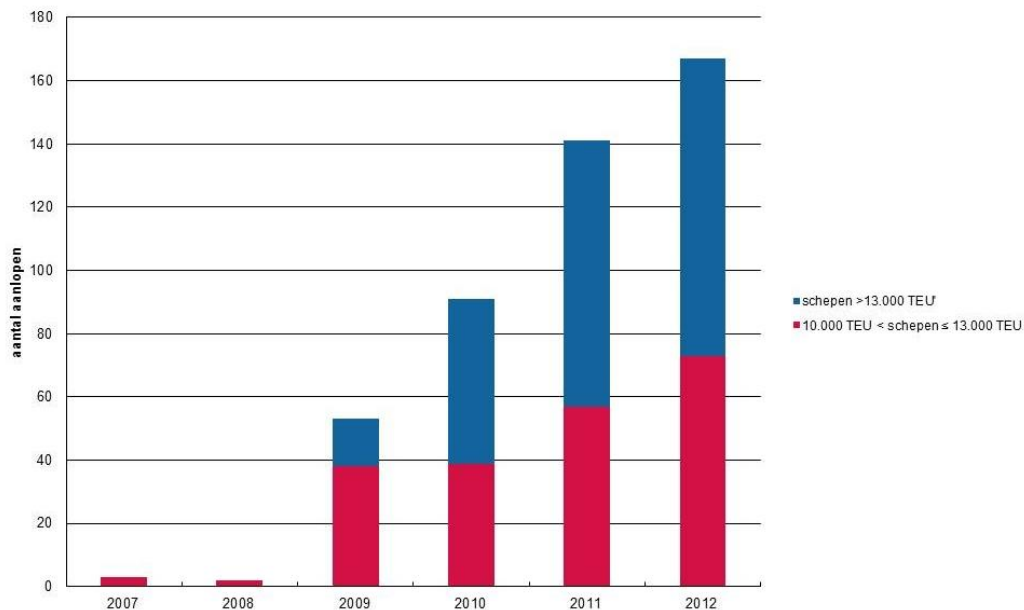
## Prosperity

Zee, binnenvaart, spoorvervoer, pijpleidingen, autosnelwegen: hoeveel goederen verlopen via deze transportmodi en op welke manier worden duurzame transportmiddelen ingezet in het hele havengebied?

### Hectisch knooppunt met veel uitvalswegen

Als zeehaven is Antwerpen een belangrijk knooppunt in de internationale handel. Elk jaar meren zo'n 15.000 zeeschepen en 57.000 binnenschepen aan in de haven.

De jongste jaren is er bovendien een belangrijke schaalvergroting in de zee- en binnenvaartschepen: op drie jaar tijd is de gemiddelde bruto tonnage (BT) van de zeeschepen die Antwerpen aanlopen, gestegen met 15 %. Ook het aantal aanlopen van de allergrootste zeeschepen (+ 13.000 TEU) is de afgelopen jaren fors gestegen.



Figuur 4.1: Het aantal aanlopen van de grootste zeeschepen in de Antwerpse haven (bron: GHA)

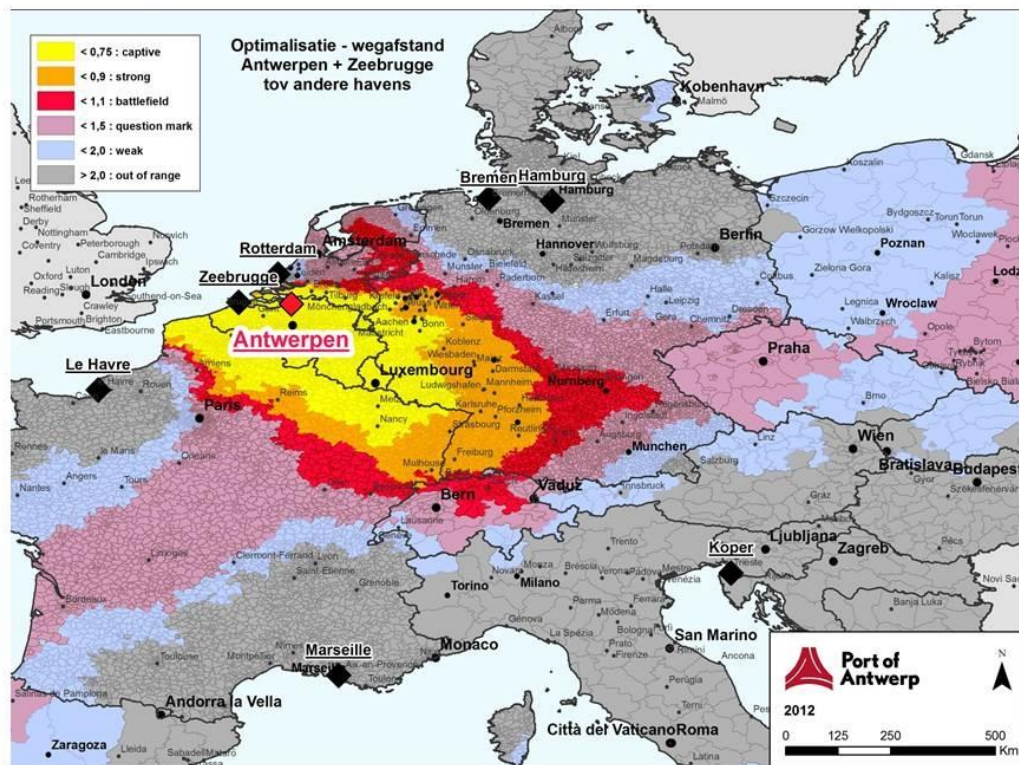
In de tweede grootste haven van Europa is niet alleen het tonnage aan goederen indrukwekkend, deze vinden bovendien vlot, veilig en snel hun weg naar het Europese achterland. De haven biedt hiervoor verschillende mogelijkheden.

Antwerpen is de tweede grootste spoorhaven van Europa met meer dan 1.000 kilometer spoorwegen en waar per dag 250 goederentreinen worden geladen en gelost. Duizenden vrachtwagens rijden dagelijks de haven in en uit.

De haven van Antwerpen biedt maandelijks ook nog eens 280 shortsea-vertrekken aan naar meer dan 150 bestemmingen.

De ligging van Antwerpen op het Europese pijpleidingenknooppunt en het netwerk van 1000 kilometer pijpleidingen binnen de haven zorgt ervoor dat grote hoeveelheden vloeibare goederen via deze milieuvriendelijke weg worden vervoerd.





Figuur 4.2: Bereikbaarheid per weg vanuit de Antwerpse haven (Bron: NEA)

De Antwerpse industrie speelt een belangrijke rol in dit goederenverkeer: zij is goed voor 160 miljoen ton op jaarbasis. Hierin zit zowel de aanvoer van grondstoffen als de afvoer van verwerkte producten en dit via alle vervoermodi. Het pijpleidingenvervoer is in de industrie verantwoordelijk voor ongeveer de helft van het transportvolume. Voor het vervoer van de industriële goederen binnen de haven, rekent deze sector zelfs voor 88 % op het pijpleidingennetwerk. Een indrukwekkend cijfer waardoor goederen en producten op een veilige en minder milieubelastende manier op hun bestemming komen.

### Duurzame oplossingen

Door de enorme clustereffecten geeft de havengemeenschap een belangrijke impuls in de zoektocht naar duurzame oplossingen voor de mobiliteitsproblematiek. Vandaag wordt ongeveer de helft van de maritieme goederen van en naar het achterland vervoerd via binnenvaart en spoor.

Vanuit een duurzaamheidsoptiek is het dus belangrijk om het aandeel van deze duurzame vervoersdragers te vergroten. Om hen een groter marktaandeel te bezorgen, is de bundeling van trafieken binnen het havengebied en van de lading in het achterland uitermate belangrijk. Daarom werd er ook ingezet op een aantal projecten die op die manier het vervoer binnen de haven efficiënter, goedkoper en duurzamer maken.

Voor de containerbinnenvaart werd een elektronisch registratie- en boekingssysteem ontwikkeld (BTS, Barge Traffic System) waarmee binnenschippers hun komst melden bij de terminals. Op termijn leidt dit systeem tot een havenbreed planningssysteem waarmee wachttijden kunnen worden vermeden.



Met de Antwerp Port Shuttle beschikt de haven van Antwerpen sinds 2010 over een vletwerk van vijf binnenschepen die de verschillende containerterminals in de haven aanlopen. Paradepaardje is de [Premium Barge](#) die een dagelijkse, vaste binnenvaartverbinding tussen de belangrijkste terminals garandeert. Door de klokvastheid van deze dienst, hoeven containers niet op voorhand worden aangemeld worden. Vanwege het succes van deze Premium Barge, wordt binnenkort een tweede 'loop' opgestart.

Ook voor het spoor lopen initiatieven om een open en kostenefficiënt verdeelsysteem voor spoorcontainers te ontwikkelen. Met de oprichting van Railport Antwerpen komen het Havenbedrijf, Alfaport en essenscia (de federatie van de chemische industrie en life sciences) tegemoet aan de vraag naar een neutrale spooroperator die, in de eerste plaats, het verspreid vervoer binnen de haven efficiënter maakt.

Daarnaast wordt er ook voor een bundeling van maritieme en continentale stromen naar het achterland gezorgd. Het uiteindelijke doel is om zowel de frequentie als het aantal bestemmingen van en naar de achterlandlocaties gevoelig te verhogen. Ook het ontwikkelen van nieuwe, innovatieve spoorprojecten op halflange afstand (100 km - 350 km) krijgt bijzondere aandacht, samen met het opzetten van een havenintern verdeelsysteem voor 'single wagon loads'.

Ook voor het wegvervoer zijn er specifieke projecten om de mobiliteit in en rond de haven vergroten. Door bijvoorbeeld gebruik te maken van dynamische informatieborden kan het havenverkeer gericht naar het hoofdwegennetwerk worden gestuurd. Daarnaast worden er voor vrachtwagenchauffeurs service centers gebouwd, met allerlei voorzieningen zoals actuele informatie over het wegennet. Binnen het Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen wordt een project opgezet om na te gaan op welke manier de wegvervoersector nog beter kan worden gevoed met actuele en bedrijfsrelevante informatie.

Recentelijk werd een webapplicatie ontwikkeld waarbij wegvervoerders het hergebruik van een lege container kunnen aanvragen. Gecombineerd met de uitbouw van een truckhub zal dit het leegrijden van vrachtwagens aanzienlijk verminderen, wat niet alleen de mobiliteit bevordert maar ook een positieve impact heeft op het milieu.

Dat alle partijen binnen de havengemeenschap zich inzetten om de wegvervoersproblematiek aan te pakken, illustreert het project Logistiek Park Waasland. Bij de Maatschappij Linkerscheldeover loopt momenteel een onderzoeksproject om na te gaan hoe multimodaliteit duurzaam kan worden verankerd op het Logistiek Park Waasland (LPW). Het zijn de bedrijven zelf die het initiatief namen om de goederenstromen in het logistieke park in kaart te brengen en te onderzoeken op welke manier verschillende vervoersmodi kunnen worden gecombineerd om gebundelde goederenstromen op een zo duurzaam mogelijke manier te vervoeren.

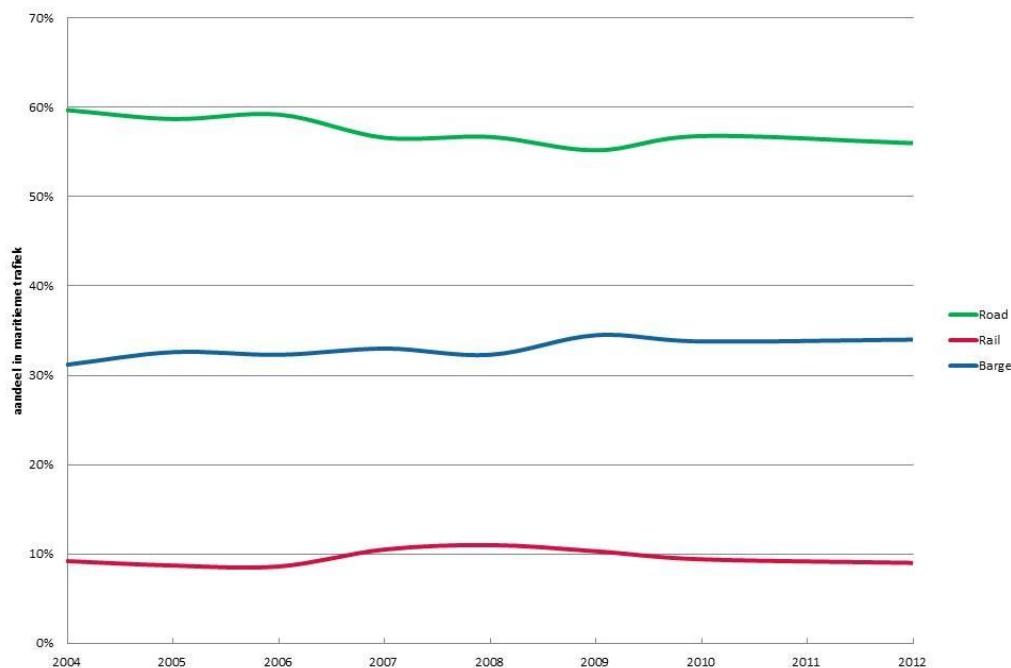
### **Modal split goederenverkeer**

De inzet van de verschillende transportmodi naar het achterland wordt modal split genoemd. De evolutie van deze modal split geeft aan in welke mate het achterlandvervoer verloopt en in welke mate de niet-weggebonden modi (spoor, binnenvaart, pijpleiding) aan belang winnen.

De modal split voor de Antwerpse haven wordt weergegeven in figuur 4.3. Het wegtransport vertegenwoordigt minder dan 50 % van alle trafieken, behalve voor containers (56 %). De modal split evolueert langzaam in de richting van de niet-weggebonden vervoerswijzen. Vooral het aandeel van de binnenvaart in het goederenvolume van de Antwerpse haven groeit zeer snel. Daarbij neemt de containertrafiek het voortouw. Meer dan een derde van het Antwerpse containervolume wordt nu al per binnenschip vervoerd.

Om het spoor te stimuleren en meer mogelijkheden te bieden, is een bundeling van volumes tot een kritische grens essentieel. Enkel door kleinere volumes van verschillende spelers te combineren, kan het spoorvervoer als een volwaardig alternatief wordt beschouwd en kunnen competitieve prijzen worden aangeboden.

Meer overkoepelend werkte het Havenbedrijf, in samenspraak met de verschillende spelers, twee specifieke Masterplannen (spoor en binnenvaart) uit die vooral de bundeling en sturing van goederenstromen richting spoor en binnenvaart moeten realiseren.

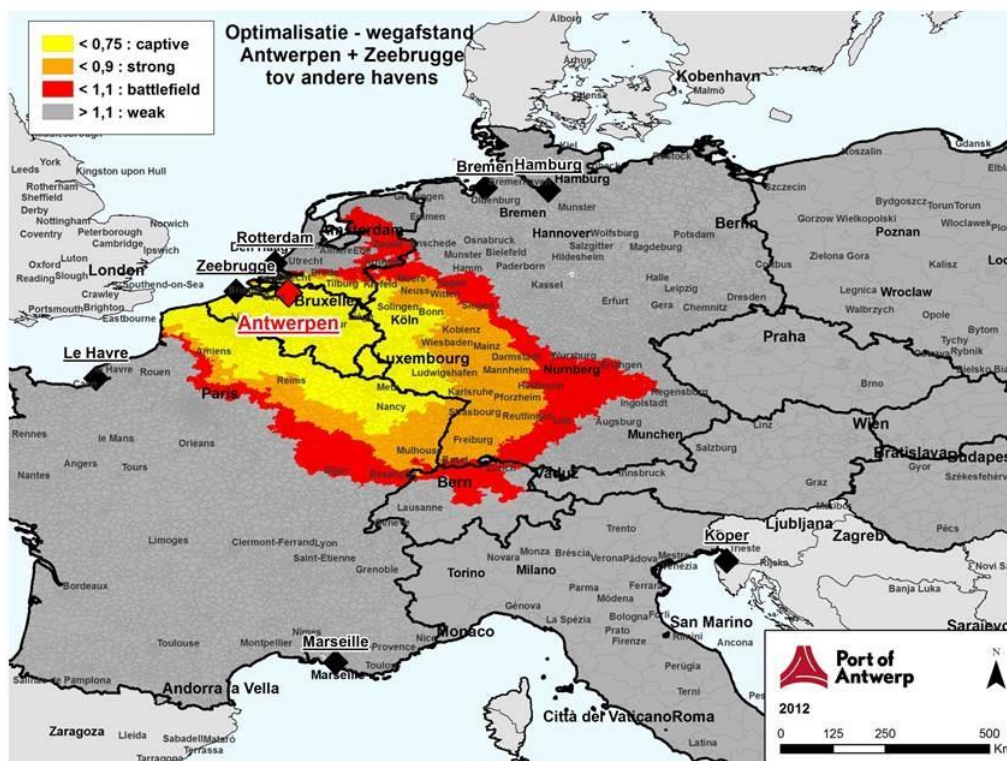


Figuur 4.3: De verdeling van aan- en afvoer van maritieme goederen over de verschillende transportmodi, oftewel de 'modal split' (bron: GHA)

## Welke milieu-impact heeft het vervoer en hoe scoort Antwerpen hierin?

## Landinwaartse ligging is milieuvriendelijker

Dankzij de geografische ligging van de haven van Antwerpen kunnen het spoor en de binnenvaart structureel worden ingezet als alternatief voor het wegvervoer. Qua milieuvriendelijkheid scoort Antwerpen dan ook beter dan de concurrerende zeehavens. In figuur 4.4 wordt aangegeven voor welke gebieden de aan- of afvoer van goederen via de Antwerpse haven een betere keuze is rekening houdende met de CO<sub>2</sub>-uitstoot.

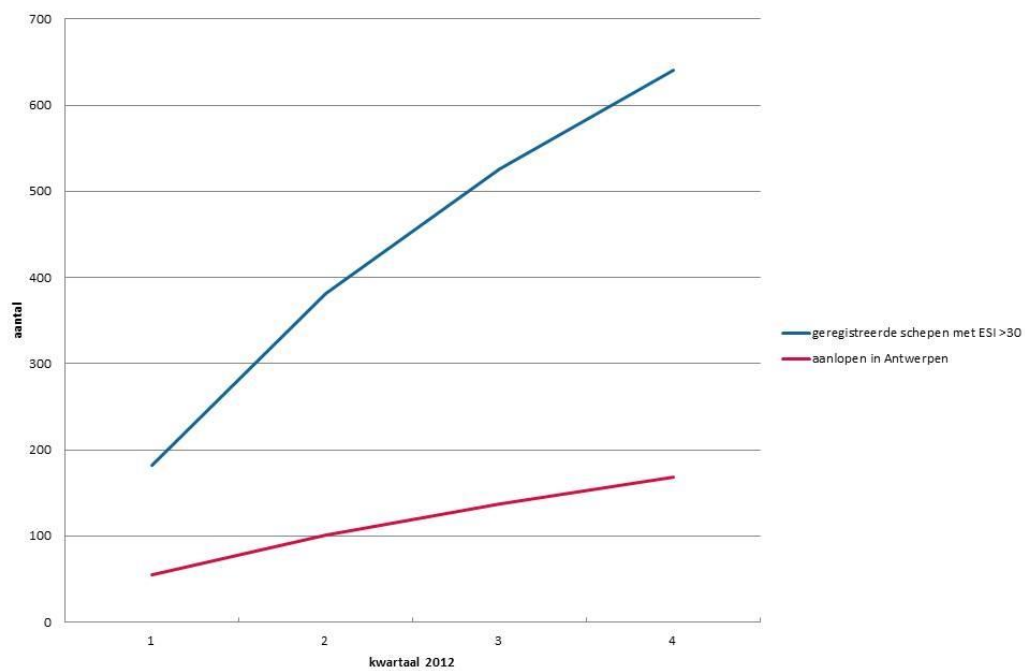


Figuur 4.4: Vergelijking CO2 uitstoot voor het vervoer van 150.000 TEU naar een locatie (bron: GHA)

## Schone schepen krijgen korting

De haven van Antwerpen voerde al in juli 2011 de [Environmental Ship Index](#) (ESI) in. De ESI is een initiatief van een vijftal havens en kadert in het [World Ports Climate Initiative](#) (WPCI). Hiermee willen de havens milieuvriendelijke schepen, die beter scoren dan het wettelijk vereiste minimum op het vlak van de emissies van zwavelstofdioxide, stikstofdioxide en koolstofdioxide, belonen. Bovendien krijgen schepen die zijn uitgerust met een koppelingsinstallatie voor walstroom, extra punten waardoor hun ESI-score nog verbeterd. De maximum ESI-score is 100.

Eind 2012 zijn er al meer dan 1.700 schepen op de ESI-website geregistreerd.



Figuur 4.5: Het aantal geregistreerde schepen en het aantal aanlopen in de Antwerpse haven met een ESI score > 30 (bron: GHA)

In de haven van Antwerpen krijgen alle ESI-geregistreerde zeeschepen met een score vanaf 31 een korting van 10 % op het tonnenmaatrecht. In 2012 werd door het Havenbedrijf voor ongeveer 500.000 euro aan ESI-kortingen toegekend.

## People

Op het vlak van mobiliteit is collectief vervoer een duurzame oplossing. Bedrijven en overheden moedigen dit sterk aan in het havengebied.

### Collectief vervoer

Zo zorgt de [i-bus](#) voor het woon-werkverkeer van het personeel van de deelnemende industriële bedrijven op Rechteroever. Met de I-Bus kan bijna iedere werknemer die in de regio woont van en naar het werk. Meer dan 2.900 geïnteresseerden maken er gebruik van. Dagelijks worden er 41 routes gereden: 29 bussen staan in voor de dagdiensten (5 werkdagen) en 12 bussen rijden dagelijks voor de drie ploegendiensten. Dit komt neer op 130 ritten per dag om medewerkers in dag- en ploegendienst van en naar hun werkplek te brengen.



In oktober 2009 startte het project '[Linkeroeverpendel](#)' om personeelsleden naar de bedrijven in het havengebied op Linkeroever te brengen.

Eind 2010 namen 100 werknemers dagelijks een van de zes verschillende busroutes in de Waaslandhaven. In 2011 kwam er een zevende route bij. Op al deze routes worden meerdere vertrekmomenten aangeboden, zowel op shift- als daguren, zeven dagen op zeven.

In totaal worden 24 opstapplaatsen bediend en maken 130 bedrijven gebruik van de dienstverlening. Reeds 106.000 personen stapten op de pendelbus om naar hun werk te gaan.

Ook andere bedrijven organiseren collectief vervoer. Bovendien wordt er voor de zeelieden een speciaal en gratis busvervoer georganiseerd tussen het havengebied en het stadscentrum van Antwerpen. Ook de openbare vervoersmaatschappij heeft een aantal buslijnen die aansluiten op het havengebied.

## Met de fiets

Om het woon-werkverkeer duurzamer te maken, wordt er geïnvesteerd in nieuwe [fietspaden in het havengebied](#).

De fietsinfrastructuur langs de Scheldelaan werd door de [fietsers](#) in Antwerpen als goed beoordeeld (bron: [fietsrapport 2012](#), [fietsersbond Antwerpen](#)).





## Veiligheid en beveiliging

De Antwerpse havengemeenschap neemt heel wat initiatieven rond veiligheid in de haven, zowel naar veiligheid en gezondheid van haar medewerkers als in de zorg voor een veilige en beveiligde haven.

Een veilige en gezonde werkomgeving, afgestemd op de havenspecifieke activiteiten, heeft de absolute prioriteit. Werknemers die in dergelijke omgeving werken, vertonen immers minder ziekteverzuim, wat een positieve weerslag heeft op de economische gezondheid van bedrijven.

In dit hoofdstuk gaat de aandacht naar de verschillende maatregelen om de haven te beveiligen zodat iedereen zich kan concentreren op economische groei (prosperity). Vervolgens wordt gerapporteerd over het woon-werkverkeer en de acties om de veiligheid hiervan te verbeteren. Ook bekijken we preventieacties en ziekteverzuim & arbeidsongevallen (people).

### Prosperity

Een veilige en beveiligde haven is de verantwoordelijkheid van iedereen. Wetgevende maatregelen zoals ISPS hebben geleid tot een uniform identificatiesysteem voor de hele haven (Alfapass), een 'Serious Game' om de alertheid van de havengebruikers aan te scherpen, een havenbeveiligingsplan, enzovoorts.

### ISPS en Alfapass

De aanslagen van 11 september 2001 hebben aangezet tot strenge(re) veiligheidsvoorschriften. Zo kwam op 1 juli 2004 de 'International Ship and Port facility Security Code' (ISPS) in voege, opgesteld door de [International Maritime Organization](#) (IMO). Deze ISPS-code bevat een aantal verplichtingen inzake veiligheid en beveiliging. Zo schrijft ze onder meer voor dat alle watergebonden terminals die internationale zeevaart ontvangen een toegangscontrole moeten organiseren. In 2012 voldeden 83 faciliteiten (locaties waar interactie is tussen internationaal varende zeeschepen en haven OF terminals die internationale zeeschepen behandelen) binnen de Antwerpse haven aan de vereisten van deze ISPS-code, zoals blijkt uit het [kaderstuk 'Beveiligde haven'](#).

Op Belgisch niveau is het bovendien verplicht om alle personen te registreren alvorens ze toegang krijgen tot een ISPS-gevoelige locatie. Daarom heeft de Antwerpse havengemeenschap het '[Alfapass Card Management System](#)' ontwikkeld (Alfapass), een kaart met de persoonsgegevens van de houder. De terminals beslissen zelf of én welke toegangsrechten ze verlenen aan deze Alfapass-houder. Het grote voordeel van deze pas is dat het een uniform systeem is dat in de hele Antwerpse haven geldig is. Bezoekers die niet over een Alfapass beschikken, moeten voor elke ISPS-gevoelige locatie afzonderlijk een bezoekerskaart laten maken én betalen.

Het aantal uitgeleverde Alfapassen is sinds 2011 zeer licht gestegen en schommelt nu rond de 36.200. De meeste terminals hebben een toegangssysteem voor de Alfapass.

## Alertheid aanscherpen

Ook de havengebruikers kunnen op een vooruitstrevende manier hun steentje bijdragen tot het verhogen van de beveiliging van en de veiligheid in de haven. Het Havenbedrijf lanceerde hiervoor een 'Serious Game': meer hierover kunt u lezen in het [kaderstuk 'Serious Game om veiligheid in haven te verhogen'](#).

## Havenbrede beveiliging

Naast de beveiligingsmaatregelen in het kader van de ISPS-code, beschikt het Havenbedrijf over een beveiligingsplan voor het volledige havengebied. Ook worden er raakvlakken gezocht met andere projecten inzake beveiliging. Zo kreeg dit item in het project 'Duurzaam bedrijventerreinmanagement Luithagen' extra aandacht. Lees hierover meer in het [kaderstuk 'Het voorbeeld Luithagen'](#).

## Authorised Economic Operator (AEO)

Het AEO-certificaat wordt sinds 2008 door de douane uitgereikt aan bedrijven die internationaal actief zijn en bewijzen dat ze aan een aantal veiligheidscriteria voldoen. Deze criteria zijn gebaseerd op het 'Communautair Douanewetboek' en de bijpassende toepassingsverordeningen.

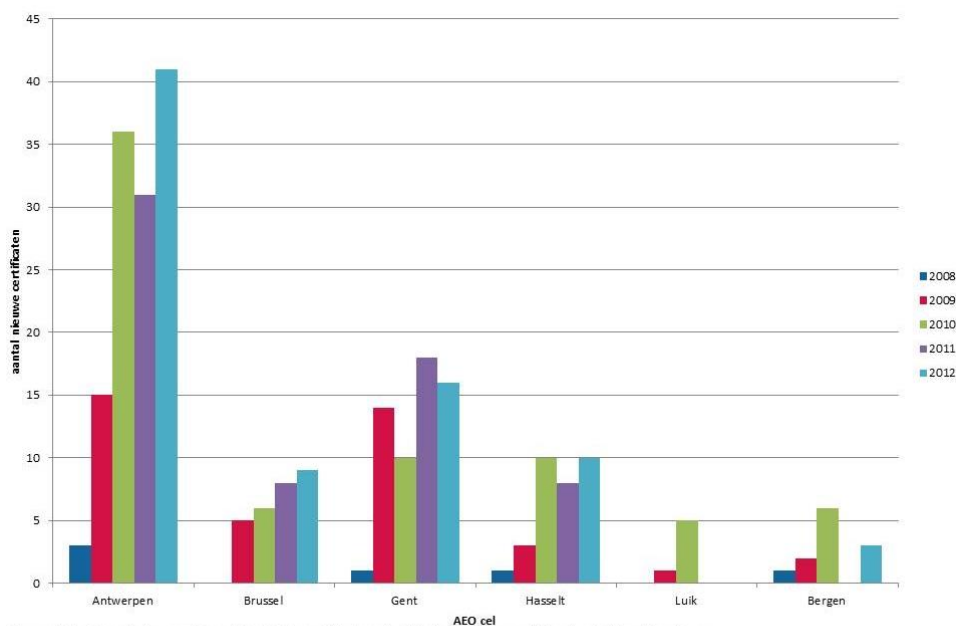
Een AEO-certificaat is een maatstaf van betrouwbaarheid in de internationale handelsketen en geldt in de hele Europese Unie. Het biedt bedrijven voordelen in het internationale handelsverkeer. Zo worden ze bijvoorbeeld minder streng gecontroleerd bij grensoverschrijdende handel, waardoor het oponthoud bij de grenzen afneemt.

Er zijn drie soorten AEO-certificaten:

- AEO-certificaat douaneprocedures (AEOC)
- AEO-certificaat beveiliging (AEOS)
- het full AEO-certificaat (AEOF)

Het aantal nieuw toegekende certificaten is in onderstaande grafiek weergegeven. Dit aantal blijft stijgen, waarbij het zwaartepunt in Antwerpen ligt.

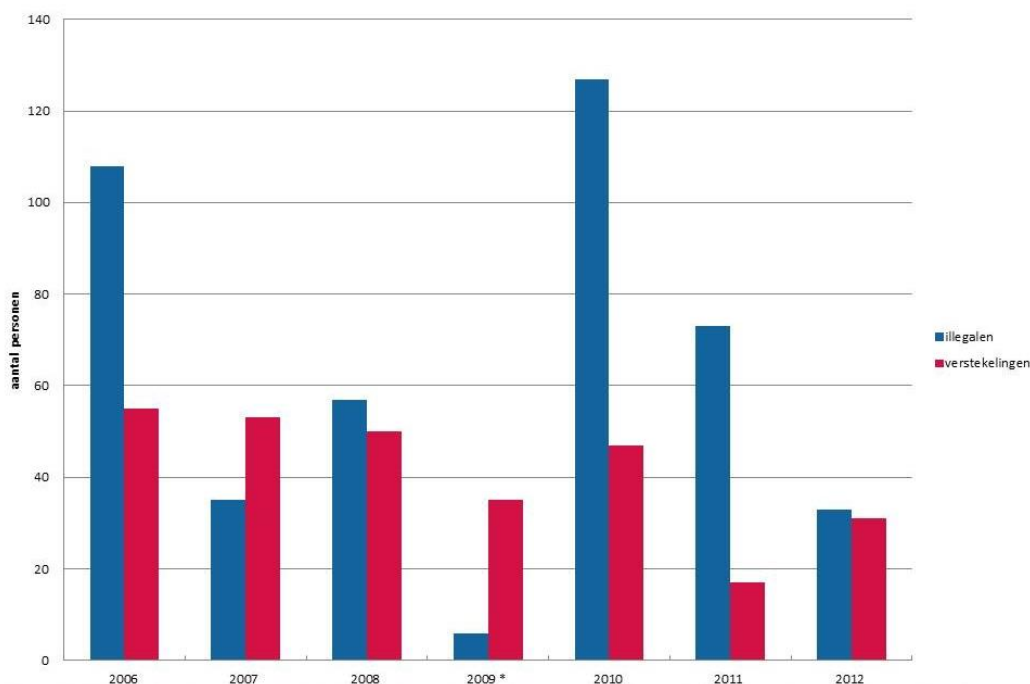




Figuur 5.1: Aantal nieuw uitgereikte AEO certificaten in België bij de verschillende AEO-cellen (bron: [http://ec.europa.eu/taxation\\_customs/dds2/eos/aeo\\_consultation.jsp?Lang=en&holderName=&aeoCountry=BE&certificatesTypes=AEOC&certificatesTypes=AEOF&certificatesTypes=AEOS&Expand=true&offset=1&range=25](http://ec.europa.eu/taxation_customs/dds2/eos/aeo_consultation.jsp?Lang=en&holderName=&aeoCountry=BE&certificatesTypes=AEOC&certificatesTypes=AEOF&certificatesTypes=AEOS&Expand=true&offset=1&range=25))

## Ongewenste passagiers

De douane beschikt over vaste en mobiele scanners om containers te controleren op onder meer de aanwezigheid van ongewenste passagiers. Ook elders in het havengebied worden er strenge controles uitgevoerd om ongewenste passagiers te vermijden. Hierbij wordt een onderscheid gemaakt tussen verstekelingen, personen die illegaal met een schip meekomen, en illegalen, personen die illegaal met een schip proberen te vertrekken. De aantallen vertonen doorheen de jaren grote schommelingen.



Figuur 5.2: Aantal door de scheepvaartpolitie geregistreerde illegalen en verstekelingen (in 2009 was de registratie van illegalen onvolledig)(bron: scheepvaartpolitie)

## People

De veiligheid van de werknemer in het havengebied gaat zowel over het woon-werkverkeer, als het verhogen van de veiligheid op de werkvloer door preventie, training & opleiding en de repercussies op het ziekteverzuim.

### Veilig woon-werkverkeer

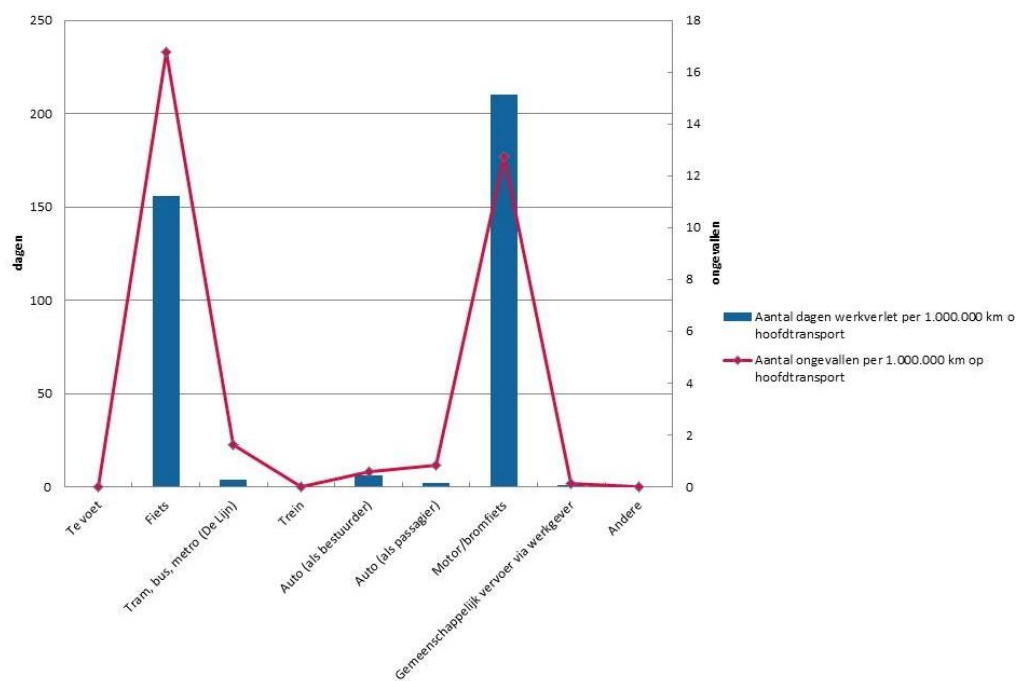
Naast het collectieve woon-werkverkeer dat door publieke en private actoren wordt georganiseerd voor werknemers ([zie hoofdstuk Mobiliteit](#)), zijn de auto en de fiets de belangrijkste vervoersmiddelen om naar het werk te komen.

Het openbaar vervoer in het havengebied is beperkt.

Uit onderzoek van het Nederlandse onderzoeksbureau TNO ([zie kaderstuk 'Waarom fietsen veilig is'](#)) blijkt dat fietsen voor zowel werkgevers als werknemers duidelijke voordelen oplevert.

De ongevallencijfers bewijzen echter de grote impact van een verkeersongeval voor een (brom)fietsers of motorrijder, en dus ook voor de werkgever.

Op basis van gegevens van 119 bedrijven en/of vestigingen in het Antwerpse havengebied, die samen ongeveer 27.000 werknemers vertegenwoordigen, werd het risico per vervoermiddel voor 2012 berekend. Het aantal woon-werkongevallen, zowel de ongevallen met materiële als deze met lichamelijke schade, en de ernst ervan (het gevaar) werden gerelateerd aan de afgelegde afstand (de blootstelling). Hieruit blijkt duidelijk dat de fiets en de motor/bromfiets met voorsprong risicovolle vervoersmodi zijn voor het woon-werkverkeer.



Figuur 5.3: Indicator veilig woon-werkverkeer voor het jaar 2012 (bron: GHA)

Daarom ondertekenden het Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen en acht andere partijen eind 2012 een intentieverklaring 'veilig woon-werkverkeer in het Antwerpse havengebied'. Samen met het Havenbedrijf willen Voka-Kamer Van Koophandel Antwerpen-Waasland, Alfaport, de Vereniging van de Industriële Bedrijven van Noord-Antwerpen (VIBNA), BASF Antwerpen, de Vlaamse Stichting Verkeerskunde (VSV), het Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid (BIVV), de provincie Antwerpen en de stad Antwerpen de veiligheid van het woon-werkverkeer in het Antwerpse havengebied verbeteren. Het is alweer een voorbeeld van een gezamenlijke actie van publieke en private actoren.

Om deze doelstelling te realiseren, werden 7 acties opgestart:

1. Informatie verzamelen en uitwisselen over de veiligheid van het woon-werkverkeer en methoden onderzoeken om deze veiligheid te verbeteren,
2. Een digitaal platform ontwikkelen rond sensibilisering van veilig fietsgebruik, inclusief begeleidend promotiemateriaal (webpagina, flyers en brochures),
3. Opstellen en actualiseren van een [havenfietskaart](#) waarop veilige fietspaden worden aangegeven,
4. Een [meldpunt](#) oprichten voor infrastructurele problemen,
5. Een film laten maken over veilig fietsen, waarin een 'Bekende Fietser' wijst op alle mogelijke gevaren (snelheid, zichtbaarheid, enkelvoudige ongevallen, rijden in groep,...), die wordt ondersteund door een actieve bijdrage van de CEO's van belangrijke havenbedrijven,
6. De mogelijkheid voorzien dat bedrijven inhouse-opleidingen en coachings verkeersveiligheid kunnen aanbieden,
7. Actief monitoren van de indicator 'Woon-werkongevallen in het havengebied Antwerpen' om de effecten van de campagne te kunnen sturen.

## Preventieacties

Ondernemingen in de Antwerpse haven investeren doelgericht in de preventie van arbeidsongevallen op het werk. In nauwe samenwerking met de havenbedrijven bepaalt Cepa met zijn 'Gemeenschappelijke Interne Veiligheidsdienst' het preventiebeleid voor de havenarbeiders. Dat beleid is gericht op het voorkomen van incidenten bij havenarbeiders die lichamelijke, materiële en economische schade kunnen veroorzaken.

Voor Cepa gaat een preventiebeleid echter ook over het optimaliseren van het welzijn van alle betrokkenen in de havengemeenschap, vandaar dat de organisatie aandacht schenkt aan de langetermijngezondheid van havenarbeiders, door bijvoorbeeld richtlijnen uit te vaardigen rond ergonomie en het meten van de arbeidsomstandigheden. De mentale en sociale gezondheid van havenarbeiders krijgt de jongste jaren ook meer aandacht door bijvoorbeeld rekening te houden met de psychosociale aspecten van het werk.

Om dit alles te realiseren, zet Cepa met haar afdeling 'Preventie en Bescherming' volop in op het aanleveren van accurate, up-to-date en gebruiksvriendelijke informatie en opleiding over veiligheid. Dit kan gaan over een op maat gemaakte audit en dito advies voor een havenbedrijf of specifieke opleidingen, maar net zo goed het ter beschikking stellen van een breed toepasbaar veiligheidsinformatiesysteem, zoals de veiligheidsinstructiekaarten (VIK).

Daarnaast geeft Cepa opleidingen over veiligheid via interne trainingen, studiemiddagen, enzovoort.

Het 'Take 5'-concept is een duidelijk voorbeeld waar preventie en veiligheid samenkomen. Het principe is eenvoudig: neem vijf minuten de tijd alvorens de werkzaamheden aan te vatten om na te gaan of alles in orde is. Hierdoor verlopen de dagelijkse veiligheidsinstructies voor alle betrokkenen op dezelfde gestructureerde manier.

Het concept wordt ook bij andere organisaties gehanteerd en is gebaseerd op drie principes:

- Het werk kan pas starten als alle omstandigheden voldoende veilig zijn.
- Bij het vaststellen van onveilige werksituaties (vóór of tijdens de shift) worden de nodige maatregelen genomen om de risico's uit te sluiten of te beperken. Indien zich tijdens de shift wijzigingen voordoen, wordt het veiligheidsniveau opnieuw bekeken en worden er eventueel maatregelen genomen.
- Communicatie naar ploegleden over risico's en maatregelen.

Om dit 'Take 5'-concept breed uit te dragen worden voor havenarbeiders specifieke opleidingen georganiseerd.

Cepa beschikt over eigen gemotiveerde, hoogopgeleide en ervaren veiligheidsexperts. Elke veiligheidsexpert schoolt zich continu bij via studiedagen en gespecialiseerde opleidingen. Bovendien hebben de veiligheidsexperts een bepaalde specialisatie die gerelateerd is aan de acht specifieke veiligheidsdomeinen of -doelgroepen: containerterminals, stukgoed, kuiperij, magazijnen, technische diensten, Seveso, roro en bulk.

In de haven worden er ook praktijkgerichte veiligheidsopleidingen georganiseerd. Zie in dit verband het [kaderstuk 'ISEC: veiligheidsopleidingen op maat van de industrie'](#).

### **Ziekteverzuim en arbeidsveiligheid**

De veiligheid en gezondheid van haar medewerkers ligt de haven nauw aan het hart. De haven streeft er naar haar medewerkers een fijne job in een veilige en gezonde omgeving aan te bieden.

Het resultaat van de vele veiligheidsinspanningen van Cepa (Gemeenschappelijke Interne Dienst), het Havenbedrijf, de bedrijven en alle andere betrokken actoren wordt weerspiegeld in het aantal arbeidsongevallen.

Zowel absoluut als relatief (aantal ongevallen in verhouding tot uitgevoerde taken) neemt het aantal arbeidsongevallen stelselmatig af. Zowel voor ongevallen met als zonder werkverlet.

Ondanks deze positieve evolutie waren er in 2011 en 2012 bij enkele ongevallen meerdere dodelijke slachtoffers te betreuren.

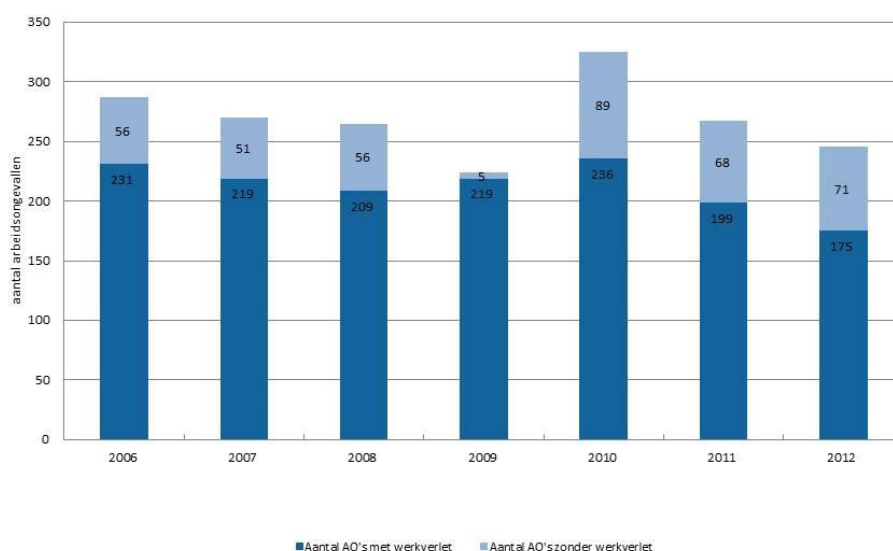
Over een lange termijn bekeken vertoont het aantal dodelijke arbeidsongevallen gelukkig een dalende lijn. Desondanks is de havengemeenschap ervan overtuigd dat er blijvend moet worden geïnvesteerd om de veiligheid in de haven van Antwerpen naar een hoger niveau te tillen.

Het aantal ziekte-dagen per werknemer binnen het contingent havenarbeiders (PC 301.01) nam licht toe en bedroeg in 2011 bijna 16 dagen, waarna dit in 2012 afnam naar 14 dagen. Bij de werknemers van het Havenbedrijf blijft dit schommelen tussen de 10 en 11 ziekte-dagen met een lichte stijging in 2012.

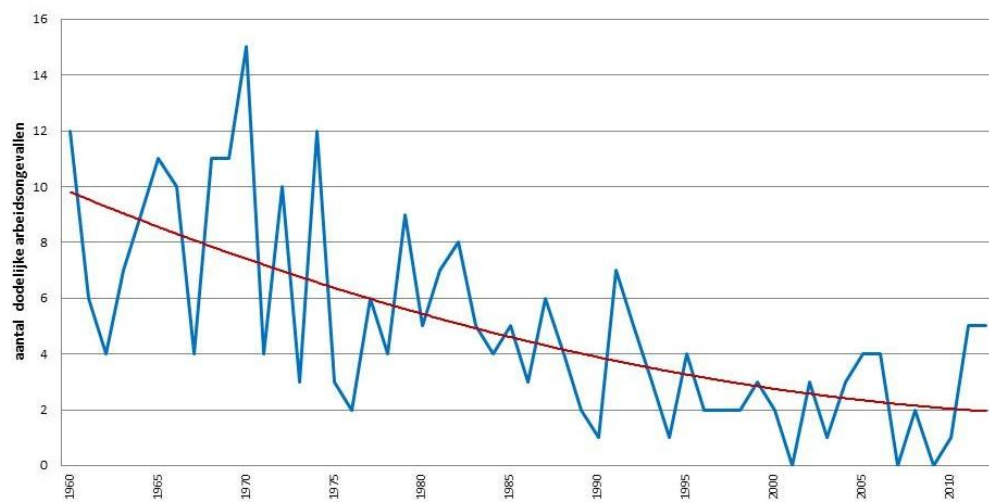
Deze ziekte-dagen liggen onder het Belgische gemiddelde: 14,71 werkdagen (bron: Securex). De registratie van afwezigheden varieert van organisatie tot organisatie, waardoor vergelijken moeilijk is.



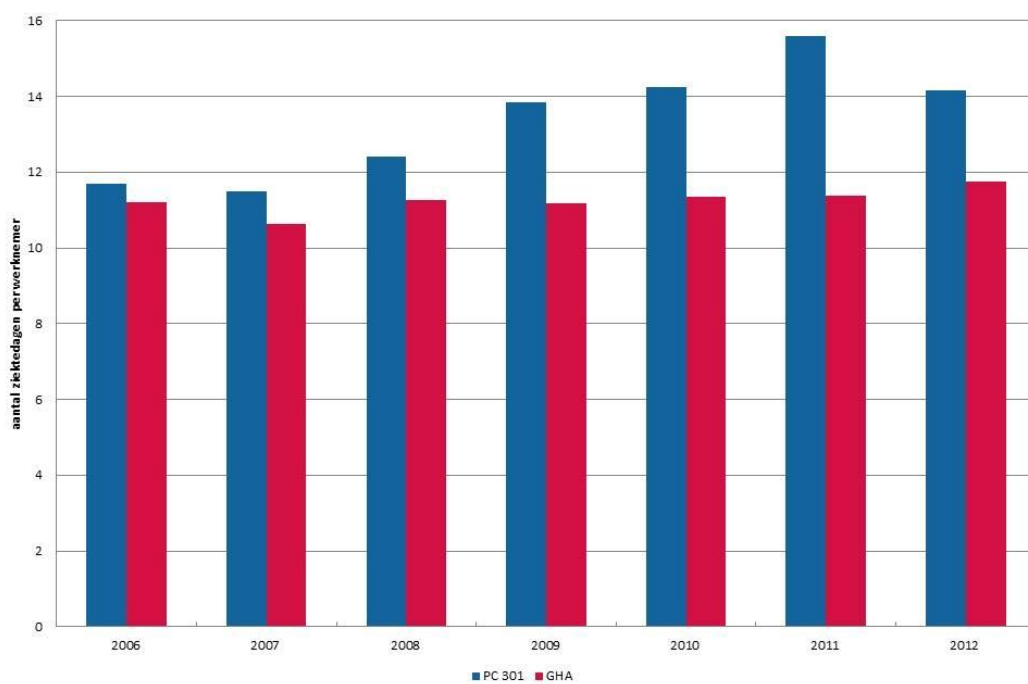
Figuur 5.4: Aantal arbeidsongevallen (AO) met (afwezig de dag na het ongeval) en zonder (enkel afwezig op de dag van het ongeval) werkverlet en het aantal per 1000 gewerkte taken bij het contingent werknemers onder PC 301.01 (bron: CEPA)



Figuur 5.5: Aantal arbeidsongevallen (AO) met en zonder werkverlet, bij het Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen (bron: GHA)



Figuur 5.6: Aantal dodelijke arbeidsongevallen PC 301.01 met in het rood een trendlijn (bron: CEPA)



Figuur 5.7: Gemiddeld aantal ziekte dagen per werknemer (bron CEPA en GHA)

## WAAROM FIETSEN VEILIG IS

De Nederlandse onafhankelijke onderzoeksorganisatie TNO onderzocht in 2009 en 2010 het nut van fietsen.

*Waarom fietsen stimuleren als duurzaam woon-werkverkeer?*

1. Mensen die regelmatig fietsen naar het werk hebben een lager ziekteverzuim dan niet-fietsers
2. Hoe vaker men fietst én hoe groter de afgelegde afstand, hoe lager het verzuim
3. De potentiële financiële winst van fietsen naar het werk is aanzienlijk en kan op jaarbasis oplopen tot 27 miljoen euro besparing op verzuimkosten

(Bron: TNO, Onderzoeksresultaten 2009)

*Waarom met de fiets naar het werk?*

1. Fietsen verhoogt je fitheid
2. Fietsen houdt je op gewicht
3. Regelmatig fietsen geeft je een lekker gevoel
4. Fietsen vermindert de kans op ziek zijn - door te fietsen leef je langer
5. Fietsen is gemakkelijk
6. Meer fietsen betekent schonere lucht in je eigen omgeving
7. Fietsen is stil
8. Fietsen verbetert de bereikbaarheid op de korte afstand
9. Fietsen is voordelig
10. Meer fietsen betekent minder uitstoot van broeikasgassen

(In het [rapport 'Fietsen is groen, gezond en voordelig' \(TNO, 2010\)](#) worden deze argumenten op basis van onderzoeks- en literatuurgegevens onderbouwd)

Zie ook: [artikel Jobat: 7 redenen om met de fiets naar het werk te gaan.](#)

## ISEC: VEILIGHEIDSOPLEIDINGEN OP MAAT VAN DE INDUSTRIE

[ISEC](#) richt zich met zijn opleidingscentrum specifiek op de industriële sector: alle mogelijke industriële rampscenario's kunnen er worden geënceneerd.

In het opleidingscentrum leren de deelnemers in levensechte omstandigheden omgaan met gevaarlijke stoffen, branden bestrijden, reddingsacties en het werken met gaspakken. Er staan tanks en silo's voor reddingsoefeningen in besloten ruimtes en er worden verschillende soorten branden gesimuleerd.

80 % van de opleidingen wordt bij de bedrijven zelf gegeven. Dit heeft als voordeel dat men traint in de eigen werkomgeving.

Op een terrein van 1 ha heeft ISEC een containerstructuur gebouwd, belangrijk voor verschillende trainingen. De structuur vormt een doolhof van openingen en ladders, wat ideaal is voor de opleiding 'tower climbing en rescue', speciaal ontwikkeld voor de windmolensector, voor reddingen op grote hoogte. Het actieterrein werd intussen ook uitgebreid naar de scheepvaart voor reddingen op het water.

Diverse bedrijfsbrandweerkorpsen en enkele stedelijke diensten maken gebruik van deze trainingsinfrastructuur.

De opleidingen variëren van een halve dag tot tien dagen voor bijvoorbeeld bevelvoerders van chemische bedrijven.

#### **‘SERIOUS GAME’ OM VEILIGHEID IN DE HAVEN TE VERHOGEN**

Het Havenbedrijf lanceerde een ‘Serious Game’ waarmee het de havengebruikers op een innovatieve manier wil aanleren hoe ze hun steentje kunnen bijdragen tot het verhogen van de beveiliging en van de veiligheid in de haven. Tijdens het spel worden de gebruikers spelenderwijs geconfronteerd met verschillende situaties die een mogelijke bedreiging vormen. Bijvoorbeeld personen die zich verdacht gedragen in de buurt van haveninstallaties of attributen die opduiken op plaatsen waar ze niet thuis horen. Op die manier wil het Havenbedrijf elke havengebruiker sensibiliseren om verdachte situaties te signaleren, de juiste acties te ondernemen en de juiste kanalen te informeren. Zo kunnen de veiligheidsdiensten sneller ter plaatse zijn, wat hen dan weer toelaat om efficiënter in te grijpen.

Het spel speelt zich af in een virtuele, industriële omgeving waarin 30 situaties op 6 levels zijn gecreëerd. Zo zijn er spelniveaus rond bewustzijn, perimetercontrole, veiligheid en evacuatie. Elk van de situaties vereist een specifieke reactie van de speler. Na het uitspelen van een level krijgt de speler een beschrijving van de reden waarom hij die specifieke acties moest nemen.

Het spel is te downloaden [via de website van het Havenbedrijf](#) en is beschikbaar via de iTunes App Store van Apple.



## EEN BEVEILIGDE HAVEN

De Antwerpse haven moet externe risico's en bedreigingen afhouden. Daarvoor zijn een aantal grendels ingebouwd waarop wordt toegezien door verschillende overheidsdiensten. Ook de private ondernemingen dragen hierin een belangrijke verantwoordelijkheid. Daarnaast speelt de Havenkapiteinsdienst van het Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen een belangrijke rol. Kathy Dua van het Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen licht toe.

*Nine eleven, de dag dat de wereld heel even stil leek te staan, heeft ook de beveiliging binnen zeehavens wereldwijd ingrijpend gewijzigd. Wat gebeurde toen precies?*

Vrij snel na de terroristische aanvallen van 11 september werden alle mogelijke externe bedreigingen via de lucht en de zee door de Verenigde Staten onder de loep genomen. Dit leidde tot een verscherping van de procedures voor inkomende goederen en personen in Amerika en ver daarbuiten. Kijk maar naar de verscherpte controles als u in Brussels Airport het vliegtuig neemt. Ook voor goederen die via verschillende zeehavens Amerika binnenkomen zijn er tal van voorschriften. Door het internationale karakter van de maritieme handel werd via de International Maritime Organization heel snel een regelgeving uitgewerkt die voorzorg in verscherpte controles op schepen en in havens wereldwijd. Op 1 juli 2004 werd de 'International Ship and Port Facility Security Code' (ISPS) van kracht.

*Hoe voelbaar is die ISPS-code op het terrein?*

Zeer voelbaar en zeer zichtbaar. Waar vroeger de meeste terminals open terminals waren - waar mensen af en toe ook een kijkje kwamen nemen - zijn deze sinds de invoering van de ISPS-code afgesloten en werd er een toegangscontrole ingevoerd. Dit geldt zowel voor de kaai als de directe omgeving van het schip. In Antwerpen werd dit door de meeste terminals uitgebreid naar het ganse bedrijfsterrein. In totaal tellen we nu in de Antwerpse haven 83 ISPS-gecertificeerde havenfaciliteiten die de bescherming van schepen en havenfaciliteiten tegen terroristisch geweld (zowel binnen de haven, maar ook in mogelijke volgende laadhavens) moeten verhogen.

*Hoe vermijden jullie dat die ISPS-code dode letter blijft?*

Elk bedrijf is verplicht om een beveiligingsplan op te stellen en regelmatige controles en oefeningen te organiseren. Zo moet elk bedrijf per kwartaal één oefening (de zogenaamde drill) organiseren waarbij een onderdeel van het beveiligingsplan (bijvoorbeeld de werking van de communicatiemiddelen of de controle van de omheining) wordt getoetst. Daarnaast is er een grote en verplichte jaarlijkse oefening waarbij het volledige beveiligingsplan, bij voorkeur in het bijzijn van verscheidene bevoegde diensten, wordt doorlopen.

*Dit gebeurt allemaal in nauwe samenwerking met de verschillende diensten?*

Op nationaal niveau is er een 'Coördinatieorgaan voor dreigingsanalyse (OCAD)'. Dat monitort en analyseert constant de externe bedreigingen en de mogelijke gevaren. Indien er bepaalde risico's worden gedetecteerd, wordt het nationale crisiscentrum Algemene Directie Crisiscentrum (ADCC) ingeschakeld. Dat kan het veiligheidsniveau eventueel verhogen. Het basisniveau is 1 en geldt sowieso voor elke ISPS-faciliteit in de haven. Dit veiligheidsniveau kan worden verhoogd naar 2 of, in geval van de grootste dreiging, naar 3.

Aan die verhoogde veiligheidsniveaus hangen dan specifieke extra controles of procedures vast. Het ADCC zal dan de 'Nationale Autoriteit voor Maritieme Beveiliging' verwittigen. Deze autoriteiten coördineren en monitoren dagelijks de implementatie van de wetgeving in de havens.

*Uit de gepubliceerde data blijkt dat er een sterke stijging is van het aantal gemelde incidenten. Is de haven onveiliger geworden?*

Neen. We hebben bewust ingezet op een verhoogde bewustmaking van de bedrijven en dat werpt zijn vruchten af. Er zijn nu goed werkende procedures waardoor elk incident effectief ook wordt gemeld. Dat kan gaan om personen die toegang proberen te verkrijgen tot de terminal, om gedrag, een gat in de omheining enz. Het verhoogde aantal incidenten betekent dus niet per se dat de haven onveiliger is geworden, maar vooral dat er meer automatismen bestaan om incidenten te melden. Vroeger gebeurde dit minder spontaan.

*Als poort naar de wereld is de haven natuurlijk ook aantrekkelijk voor mensen die bijvoorbeeld het land willen ontvluchten of met een schip proberen in een ander land te komen. Welke rol spelen jullie?*

De Havenkapiteinsdienst werkt hier nauw samen met de Scheepvaartpolitie. Personen die zich bijvoorbeeld toegang proberen te verschaffen tot de terminals (illegalen) of aan boord van een schip worden aangetroffen (verstekelingen) worden in het kader van de ISPS-regelgeving gemeld aan de Scheepvaartpolitie. De scheepvaartpolitie arresteert deze personen. In samenspraak met de gerechtelijke instanties worden dan stappen ondernomen.

*De Antwerpse haven heeft ook een voortrekkersrol opgenomen in dit debat. De Antwerpse aanpak wordt her en der als 'best practice' overgenomen.*

Het '[Europese exercitium](#)' (European Handbook of maritime security excercises and drills) is een manual vol tips en tricks voor het uitvoeren van maritieme beveiligingsoefeningen. De haven van Antwerpen heeft een 'Grant Agreement' van de Europese Commissie DG Move gekregen voor het maken van dit handboek, waardoor het grotendeels gebaseerd is op de aanpak in de Antwerpse haven.

## **HET VOORBEELD LUTHAGEN**

In het project '[Duurzaam bedrijventerreinmanagement Luithagen](#)' wil men locatiegebonden problemen bundelen en gemeenschappelijk oplossen. Veiligheid is zo'n topic. Daarom werden bedrijven bevraagd naar hun beveiligingsbehoefte. Ze kregen informatie, maakten kennis met het meldpunt voor beveiligingsinbreuken en kregen een bewustmakingshandleiding rond beveiliging om het bewustzijn van de medewerkers te verhogen.

Deze informatieronde was voor heel wat bedrijven drempelverlagend om zaken te melden en informatie uit te wisselen.

## Natuur en omgeving

Wie haven zegt, zegt lucht en water. Neem er ook nog de (water)bodem bij en je hebt de drie omgevingsfactoren die binnen de haven continu worden bewaakt. Naast accurate monitoring van lucht-, bodem-, en waterkwaliteit worden ook de risico's voor de havenwerking ten gevolge van klimaatsveranderingen in beeld gebracht (prosperity).

De ligging van de Antwerpse haven maakt ze een belangrijke economische groeipool. Het Antwerpse zeehavengebied is echter ook van groot ecologisch belang. De Antwerpse haven geeft daarom mee vorm aan natuurgebieden in de havenregio en bouwt een netwerk van ecologische infrastructuur uit (planet). Voor de samenleving bieden de natuurlijke oases in de haven uiteenlopende recreatiemogelijkheden (people) en voor een scala aan fauna en flora bieden ze een goede habitat.

### Prosperity

Welke risico's loopt de economische bedrijvigheid in de haven van Antwerpen ten gevolge van de klimaatveranderingen?

### Planet

Op welke manier ondersteunt de havengemeenschap de natuur in en rond haar havengebied? Hoe rijmt ze dit met haar economische behoeften? Hoe is het gesteld met de kwaliteit van het water, de waterbodem, de bodem, de lucht?

### Rustpunt voor Europees bedreigde planten- en diersoorten

De ligging van de Antwerpse haven maakt haar niet enkel een belangrijke economische groeipool, een estuarium dat zich zo ver landinwaarts uitstrekt, schept ook ruimte voor unieke natuurlijke ontwikkelingen. Daardoor is het Antwerpse havengebied een van de belangrijkste leefgebieden van Europees bedreigde soorten en zijn grote delen ervan ingekleurd als [Speciale Beschermingszones onder de Europese Vogel- en Habitatrichtlijn](#) (Natura 2000). Uiteraard wensen we als haven zo'n uniek kader te ondersteunen.

Ooit werd dit gegeven gepercipieerd als een conflict tussen industrie en natuur, maar dit behoort tot het verleden: elke uitbreiding van de economische activiteiten gaat nu hand in hand met het behoud, het versterken en zelfs het verder ontwikkelen van de prachtige natuur in en rond het havengebied.

In dit kader ondertekenden het Havenbedrijf en Natuurpunt reeds in 2000 een charter dat met het project '[Antwerpse Haven Natuurlijker](#)' een netwerk van ecologische infrastructuur binnen het havengebied wil realiseren. Ecologische infrastructuur is 'kleine natuur' die combineerbaar wordt met andere functies. Een netwerk van kerngebieden, corridors en stapstenen in het Antwerps havengebied moet meer kansen creëren voor beschermde havenspecifieke planten- en diersoorten, zonder afbreuk te doen aan de ontwikkeling en de exploitatie van de haven.

Met 'Antwerpse Haven Natuurlijker' willen het Havenbedrijf en Natuurpunt 5 % van het Antwerpse zeehavengebied als ecologische infrastructuur vrijwaren zodat een duurzame instandhouding voor deze havenspecifieke soorten wordt gegarandeerd. Met de definitieve

vaststelling van het havengebied (GRUP – Gewestelijk Ruimtelijk UitvoeringsPlan) wordt gestreefd naar een netwerk van ecologische infrastructuur met een totale oppervlakte van 603,4 ha.

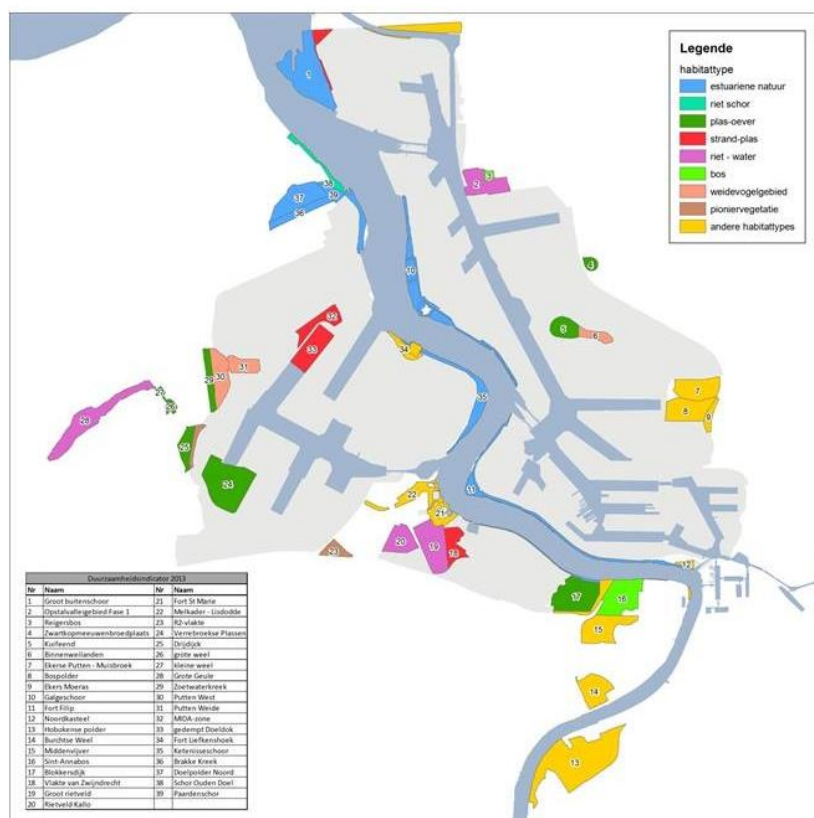
De samenwerking met Natuurpunt werd in 2009 na evaluatie verlengd en opnieuw bevestigd in 2012.

De cijfers tonen aan dat sinds 2009 de doelstelling voor iets meer dan 60 procent werd gerealiseerd, maar er is sindsdien een zekere stilstand. Dit is het gevolg van het feit dat het GRUP in voorbereiding was en moest worden goedgekeurd. Nu het havengebied zijn definitieve afbakening krijgt, zal er in de toekomst opnieuw verder gewerkt aan de invulling van de gestelde doelstellingen.

Tabel 6.1: Het gerealiseerde areaal aan ecologische infrastructuur binnen het havengebied t.o.v. de doelstelling (bron: GHA)

Jaar	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Gerealiseerd areaal (%)	56,0	58,7	62,2	62,3	62,3	62,3

Naast de aanleg van ecologische infrastructuur binnen het havengebied worden er rond het havengebied natuurkerngebieden aangelegd. Door de aanleg en instandhouding van deze robuuste natuurgebieden wordt er gestreefd naar een gunstige staat van instandhouding van de Speciale Beschermingszones (SBZ). Hierdoor wordt binnen deze SBZ havenontwikkeling mogelijk. Deze aanpak wordt door verschillende Europese landen als revolutionair beschouwd en wordt door de Europese Gemeenschap als voorbeeldaanpak naar voren geschoven.



Figuur 6.1: Een overzicht van de gerealiseerde natuurkerngebieden en tijdelijke natuurgebieden (18, 24 en 33) op Linker- en Recheroever anno 2013. (Bron GHA)

De natuurontwikkeling binnen het havengebied en de ontwikkeling van natuurkerngebieden buiten het havengebied zorgen ervoor dat de haven van Antwerpen tegemoetkomt aan de vereisten van het [Vlaamse Soortenbesluit](#) en de Europese Vogel- en Habitatrichtlijn. Dit biedt de havengemeenschap de rechtszekerheid dat er binnen het Antwerpse havengebied economische ontwikkeling mogelijk is in harmonie met de natuur.

Naast de opvolging en de realisatie van de natuurkerngebieden is het de taak van de 'Beheercommissies Natuur van de linker- en de rechteroever' om ook de gunstige staat van instandhouding op te volgen en te begeleiden. De Beheercommissies rapporteren jaarlijks over de stand van zaken. Dit rapport wordt meegenomen door de bevoegde minister naar de Europese Commissie en het Vlaamse Parlement.

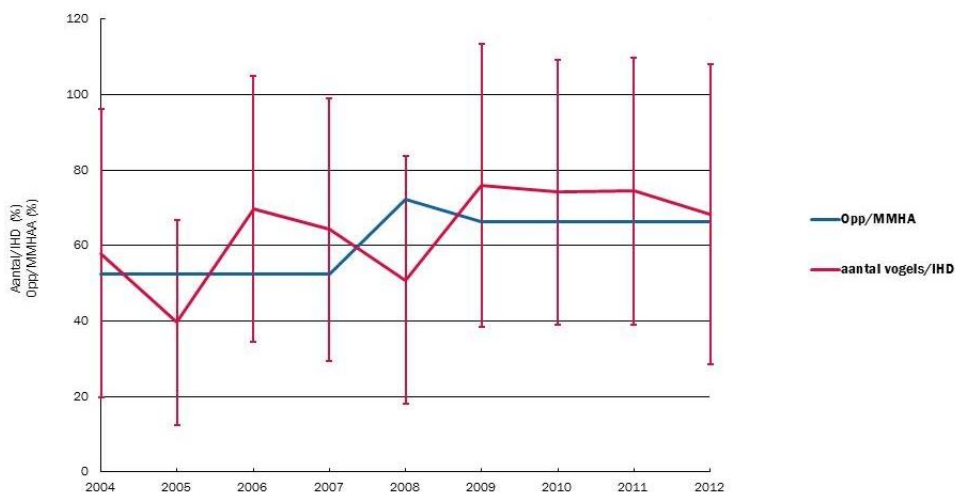
### Evolutie van de natuurgebieden op Linker- en Rechteroever

Op Linkeroever is er sinds 2003 een gemiddelde toename van natuurgebied (in oppervlakte). Doordat het gedempte Doeldok, dat een tijd fungeerde als tijdelijke natuur, momenteel fungeert als zand- en slibbergingsplaats voor de bouw van de tweede zeesluis, vertoont 2012 een beperkte daling in oppervlakte natuurgebied. In 2012 werd 70 % van de totale oppervlakte natuurgebied, zoals voorzien in het MMHA (Maatschappelijk Meest Haalbare Alternatief), gerealiseerd.

De Rechteroever vertoonde in 2008 een toename en in 2009 een afname aan oppervlakte natuurgebied. De jongste vier jaar is er, zoals eerder aangegeven, een stagnatie. In 2012 werd 66 % van de totale oppervlakte natuurgebied, zoals voorzien in het MMHA, gerealiseerd.



Figuur 6.2: Staat van instandhouding vogelsoorten en oppervlakte natuur op Linker Scheldeoever. De instandhouding vogelsoorten is een gemiddeld percentage en standaarddeviatie van het aantal getelde vogels ten opzichte van het instandhoudingsdoel per soort waarvoor dit doel is vastgesteld (bron: INBO)



Figuur 6.3: Staat van instandhouding vogelsoorten en oppervlakte natuur op Rechter Scheldeoever. De instandhouding vogelsoorten is een gemiddeld percentage en standaarddeviatie van het aantal getelde vogels ten opzichte van het instandhoudingsdoel per soort waarvoor dit doel is vastgesteld (bron: INBO)

Zowel op de rechter- als op de linkeroever daalden in 2012 de aantallen per vogelsoort ten opzichte van de aantallen die werden vastgelegd in de instandhoudingsdoelstellingen.

Aangezien de instandhoudingsdoelstellingen voor de meeste soorten nog niet worden gehaald, is er momenteel op beide oevers nog geen sprake van een 'gunstige staat van instandhouding'. Om de vooropgestelde natuurdoelstellingen te halen, is een maximale inrichting van nieuwe en een optimale werking van de al bestaande natuurkerngebieden noodzakelijk.

### Goede waterkwaliteit in Antwerpse haven

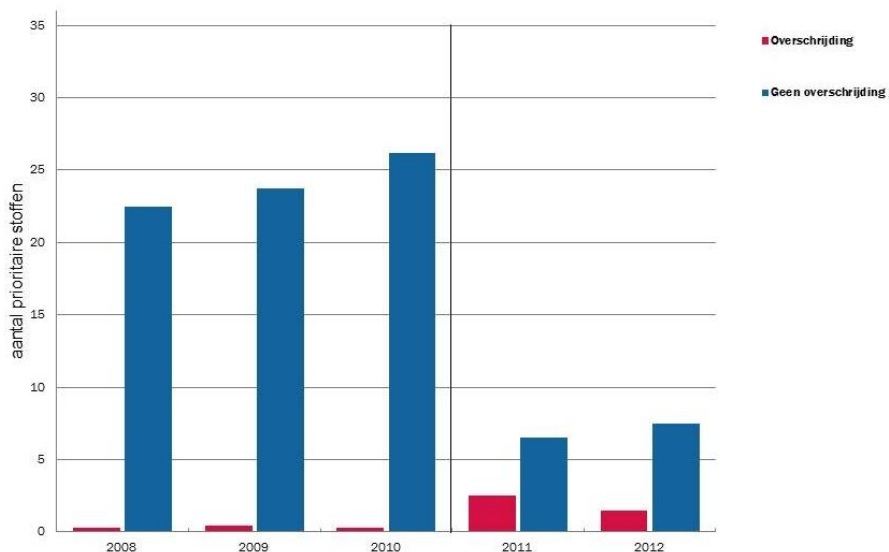
De waterkwaliteit van de haven, gemeten in alle dokken achter de sluizen, is in zijn totaliteit als redelijk goed te bestempelen.

De 'Europese kaderrichtlijn Water' somt 33 prioritaire en 8 andere verontreinigende stoffen op. Conform het decreet 'Integraal Waterbeleid' moet voor deze stoffen worden gestreefd naar een vermindering en/of beëindiging van lozingen en emissies. Wateranalyses tonen aan dat er voor deze 41 stoffen vrijwel geen overschrijdingen van de waterkwaliteitsnormen meer voorkomen. Sinds 2011 ligt de focus van de analyses op die stoffen uit de lijst van 41, waarbij in het verleden problemen werden vastgesteld en waarvan de mogelijke emissiebronnen zich binnen het havengebied bevinden. In 2012 werden voor de prioritaire stoffen enkel overschrijdingen gemeten voor cadmium en de som van benzo(ghi)peryleen en indeno(1,2,3-cd)pyreen.

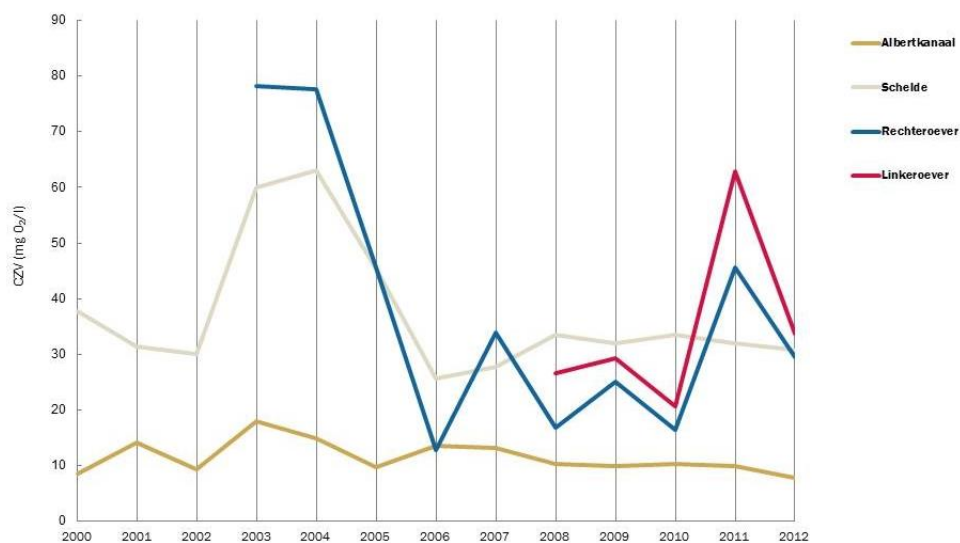
Het gehalte aan fosfaat en nitraat vertoont in de havendokken over het algemeen hetzelfde verloop als in de Schelde en het Albertkanaal, de belangrijkste waterleveranciers voor deze dokken. Maar de gehalten liggen duidelijk lager dan de gemiddelde concentraties in Vlaanderen.

De stikstofconcentratie daalt over de jaren heen, maar de waarden overschrijden nog steeds de norm (zomerhalfjaargemiddelde < 1,8 mg N/l). Ook het zogenaamd chemisch zuurstofverbruik (CZV) vormt een probleem in de dokken. Dat is het zuurstofgehalte nodig

om organisch materiaal in de waterkolom af te breken. Geregeld wordt de maximumnorm (30 mg O<sub>2</sub>/l) overschreden, met een zeer hoge overschrijding in het najaar van 2011 op linkeroever. De oorzaak hiervan kon niet achterhaald worden.

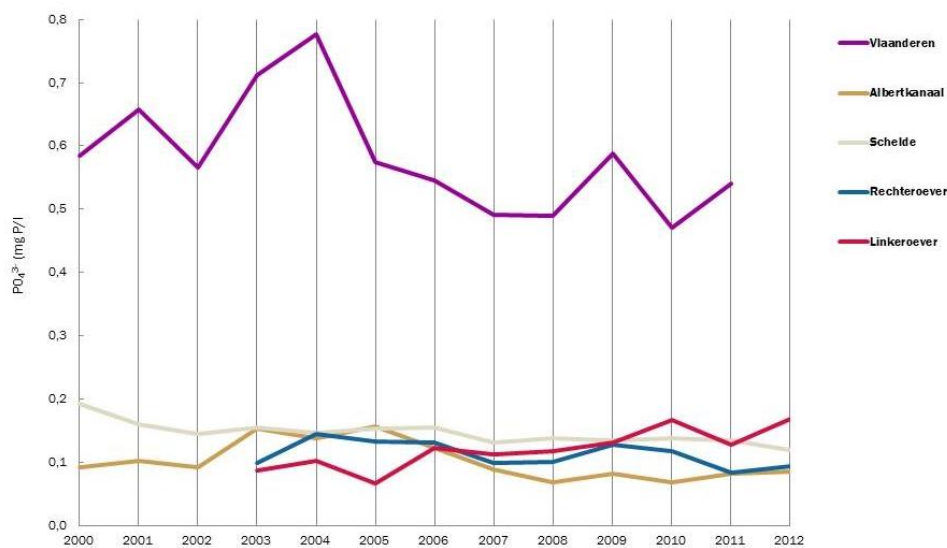


Figuur 6.4: Aantal prioritaire stoffen dat de waterkwaliteitsnorm wel of niet overschrijdt. Vanaf 2011 is de monitoring gewijzigd. Er zijn minder punten bemonsterd en stoffen die eerder geen probleem waren en waarvan geen lozingspunten in de haven bekend zijn, werden niet gemeten (bron: GHA)



Figuur 6.5: Verloop van het chemische zuurstofverbruik in de dokken op Linker- en Rechteroever en in de Schelde en het Albertkanaal op de locaties die het dichtste bij de dokken zijn gelegen (bron: VMM en GHA)





Figuur 6.6: Verloop van fosfaat in de dokken op Linker- en Rechteroever en in de Schelde en het Albertkanaal op de locaties die het dichtste bij de dokken zijn gelegen en totaal gemiddeld in Vlaanderen (bron: VMM en GHA)

## Waterbodemkwaliteit

De waterbodemkwaliteit van alle dokken wordt, conform de waterbodemkwaliteitsmonitoring in de rest van Vlaanderen, om de vijf jaar in kaart gebracht.

Aangezien de laatste monitoring dateert van 2010, zijn er geen nieuwe metingen te melden ten opzichte van het eerste duurzaamheidsverslag.

## Bodemkwaliteit

De bodemkwaliteit in het havengebied heeft voornamelijk te lijden onder een historische vervuiling. Deze wordt echter systematisch aangepakt.

Door de definitieve vaststelling van het havengebied (GRUP) is het aantal percelen en de totale bodemoppervlakte gedaald ten opzichte van de in vorige rapportages aangehouden MMHA-grens.

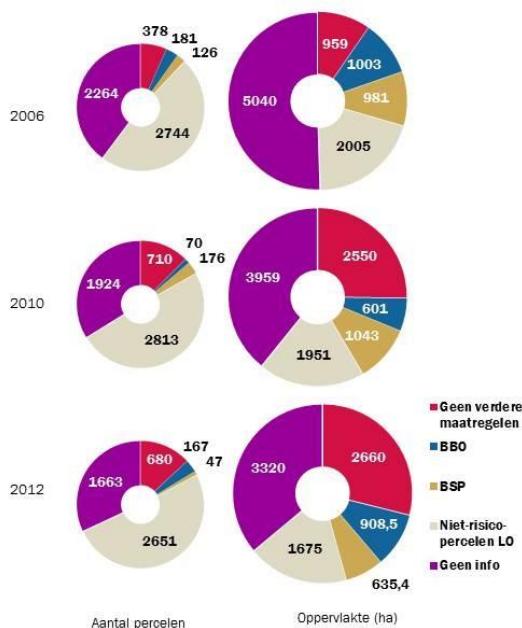
De bodemtoestand werd in 2012 vergeleken met die van 2010 en 2006.

Bovendien wordt de bodemkwaliteit jaar na jaar beter in kaart gebracht. De jongste jaren werden er meer bodemonderzoeken uitgevoerd wat tot een betere inventarisatie leidde en een betere kennisuitbouw.

Van de onderzochte kavels is het aantal percelen met een verontreiniging waarvoor beschrijvende bodemonderzoeken (BBO) of bodemsaneringsprojecten (BSP) moet worden uitgevoerd, klein. Uit de informatie blijkt bovendien dat er almaar meer percelen zijn waarvoor geen verdere maatregelen zijn vereist.

We kunnen dus stellen dat de toestand van de bodem gestaag verbetert.





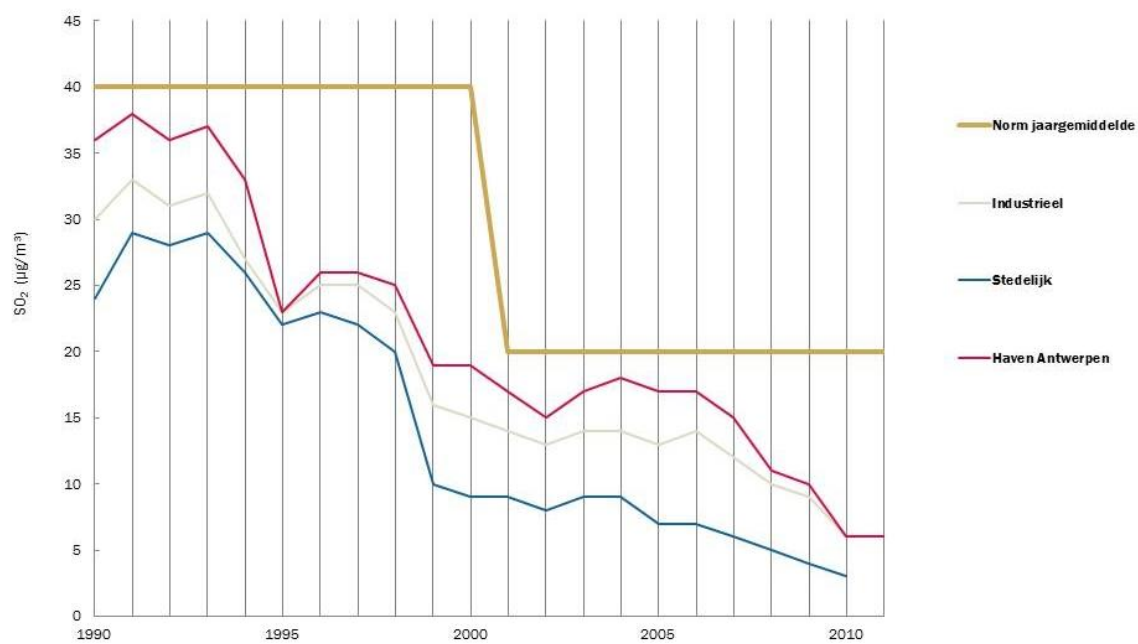
Figuur 6.7: Toestand van de bodemonderzoeken in de Antwerpse haven in 2006, 2010 en 2012 weergegeven op basis van de aantallen percelen en het oppervlakte. De bodems zijn opgedeeld in bodems die worden beschouwd als geen risicoperceel of een perceel waar er een risico is voor verontreiniging. Voor deze laatste is er aangegeven of er op basis van het bodemonderzoek geen verdere maatregelen nodig blijken te zijn, een beschrijvend bodemonderzoek of een bodemsaneringsproject is uitgevoerd. (bron: OVAM)

## Luchtkwaliteit

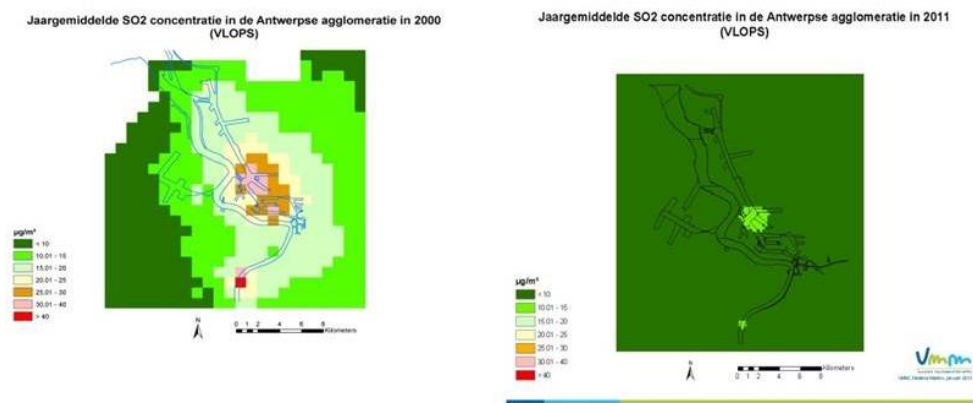
Een groot deel van het milieubeleid is gevat in Europese regelgeving. Zo legt de EU luchtkwaliteitsnormen op voor onder andere stikstofoxiden (NO<sub>x</sub>), zwaveldioxide (SO<sub>2</sub>) en fijn stof (PM<sub>10</sub>) gekoppeld aan een tijdsschema waarbinnen deze normen moeten worden behaald. De monitoring van de luchtkwaliteit wordt sinds 1990 gedaan door de Vlaamse Milieumaatschappij.

Net zoals andere Europese landen hebben bepaalde Vlaamse regio's het moeilijk om de norm voor fijn stof (PM<sub>10</sub>) en stikstofdioxide (NO<sub>2</sub>) te halen. De redenen hiervoor zijn een hoge bevolkingsdichtheid, een zeer dicht wegennet, de talrijke industriezones en de hoge achtergrondconcentraties in vergelijking met de ons omringende regio's.

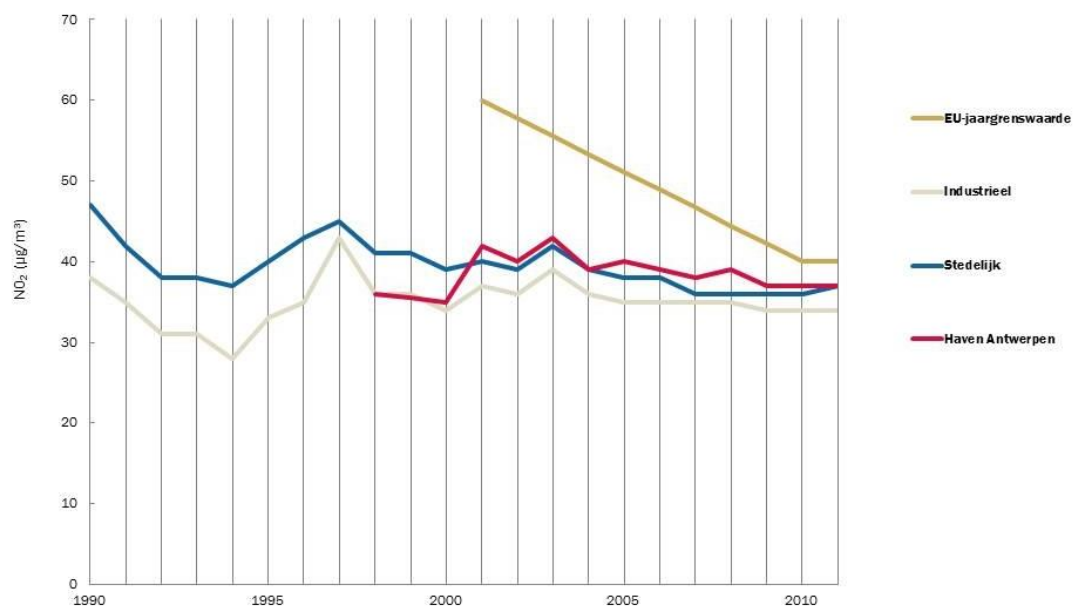
Omdat de haven van Antwerpen een 'hotspotzone' is voor de parameters PM<sub>10</sub> en NO<sub>2</sub>, werd in december 2008 een ['Actieplan fijn stof en NO<sub>2</sub> in de Antwerpse haven en de stad Antwerpen'](#) opgemaakt. Dit plan omvat verscheidene actiepunten voor zowel de Vlaamse overheid, het Havenbedrijf, de stad Antwerpen als de bedrijfswereld. Vijf werkgroepen volgen de acties op en sturen de uitvoering aan. In 2013 wordt er een geactualiseerde lijst opgemaakt.



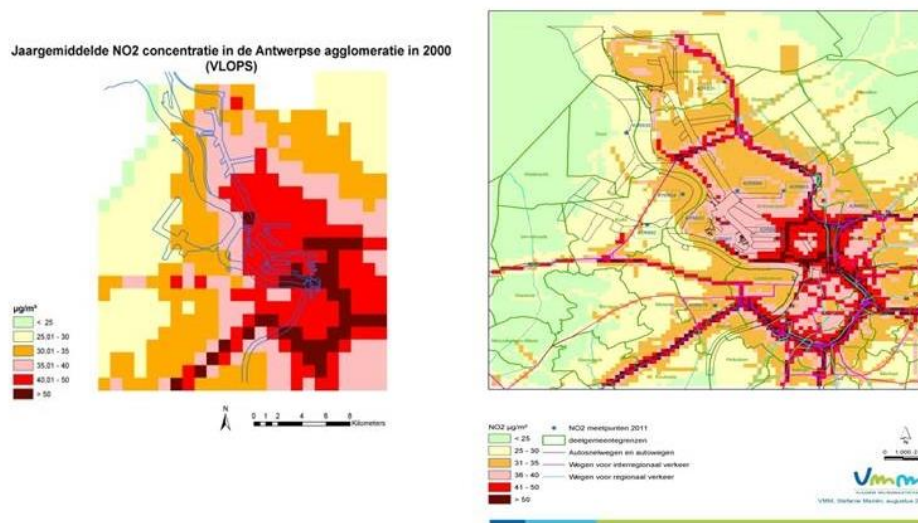
Figuur 6.8: Trend SO2 jaargemiddelde voor het Antwerpse havengebied en Vlaanderen (bron: VMM)



Figuur 6.9: Jaargemiddelde SO2 concentratie in de Antwerpse haven in 2000 en 2011 (bron: VMM)



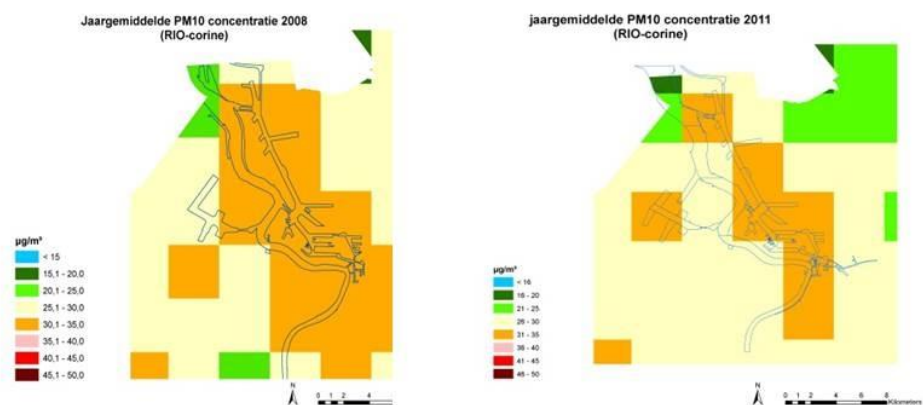
Figuur 6.10: Trend  $\text{NO}_2$  jaargemiddelde voor het Antwerpse havengebied in vergelijking met het stedelijk en industrieel gebied in Vlaanderen (bron: VMM)



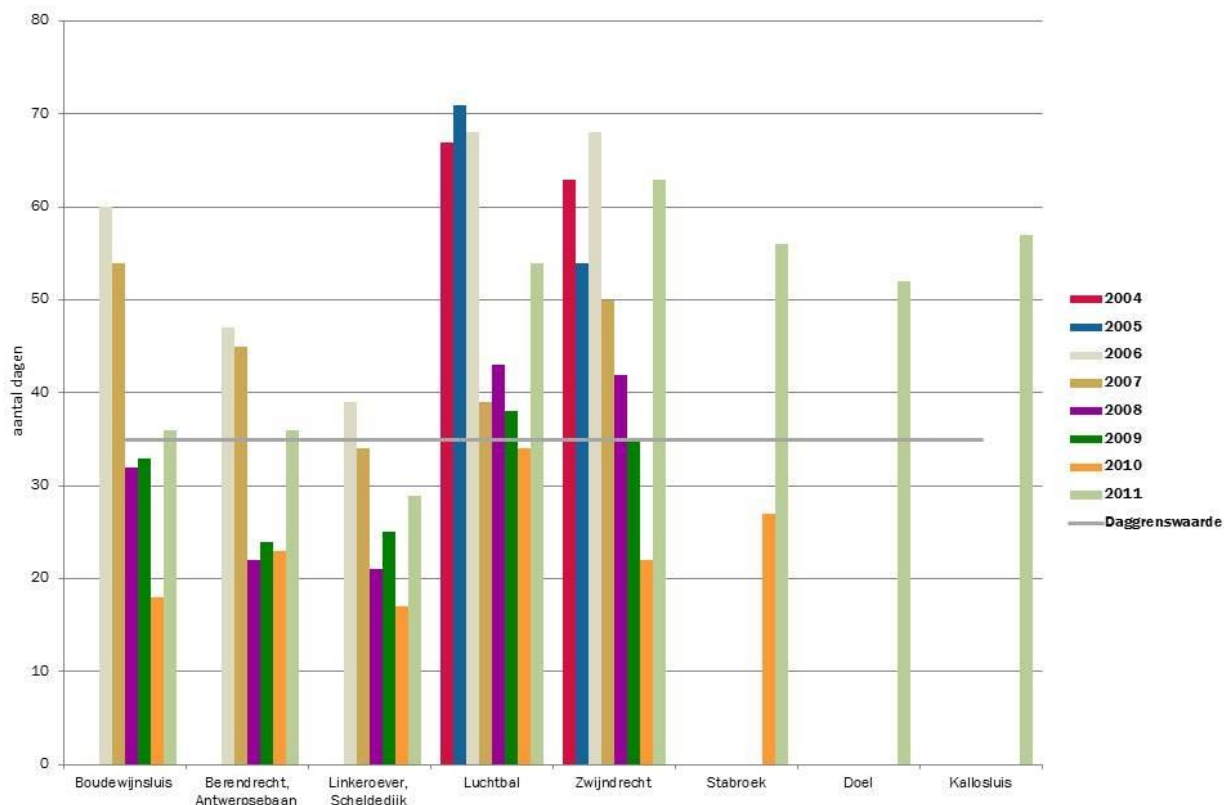
Figuur 6.11: Jaargemiddelde  $\text{NO}_x$  concentratie in de Antwerpse haven in 2000 en 2011 (bron: VMM)



6.12: Trend fijn stof fractie PM10 jaargemiddelde voor het Antwerpse havengebied en Vlaanderen. Het meetnet in de haven van Antwerpen is in 2011 uitgebreid met drie meetpunten te Stabroek, Doel en Kallosluis. Vanwege de hogere fijn stof concentraties op deze drie locaties was de gemiddelde fijn stof concentratie in 2011 in de Antwerpse haven hoger (bron: VMM)



Figuur 6.13: Jaargemiddelde fijn stof fractie PM10 concentratie in de Antwerpse haven in 2008 en 2011 (bron: VMM)



Figuur 6.14: Aantal dagen waarop de norm voor fijn stof (PM<sub>10</sub>; 50 µg/m<sup>3</sup>) wordt overschreden op de verschillende meetposten in het havengebied. Voor de meetpost Zwijndrecht (42R815) waren er in 2010 maar voor 77% van de periode gegevens beschikbaar t.g.v. het verplaatsen van het meetstation. De norm voor het aantal dagen met overschrijding (nl.35 dagen), is gebaseerd op de Europese dochterrichtlijn lucht (1999/30/EG).(bron: VMM)

Er is een vrij duidelijke en stelselmatige verbetering waar te nemen van de gemeten immissiewaarden van stikstofoxiden (NO<sub>x</sub>), zwaveldioxide (SO<sub>2</sub>) en fijn stof (PM<sub>10</sub>). Met name de zwaveldioxide concentraties zijn over de afgelopen 10 jaar sterk afgenomen. Enkel in de buurt van de petro-chemische industrie is nog een licht hogere concentratie meetbaar. Voor stikstofoxiden was de concentratie in 2011 ook lager dan in 2000, enkel rond de verkeersassen was er geen afname zichtbaar.

Uit een vergelijking met andere typegebieden in Vlaanderen blijkt de concentratie stikstofoxiden en zwaveldioxide in de Antwerpse haven iets hoger te liggen.

De concentratie aan PM<sub>10</sub> (jaargemiddelde) nam stelselmatig af tot en met het jaar 2010, en lag daarmee ruimschoots onder de norm van 40µg/m<sup>3</sup>. In 2011 werd de daggrens op een aantal meetstations overschreden, maar dit had een uiterst beperkte invloed op het jaargemiddelde.

De voorlopige data voor 2012 wijzen opnieuw op betere resultaten, mede dankzij de voor fijn stof gunstiger meteo-omstandigheden in 2012.

## People

Een drukke wereldhaven met een hoge graad van beveiliging is niet de plaats bij uitstek voor recreatieve activiteiten. Toch zijn er heel wat mensen die regelmatig in de haven vertoeven, in de eerste plaats voor hun werk, maar ook omwille van haar specifieke vrijetijds mogelijkheden als havengebied in combinatie met een keur aan natuurgebieden.

### Fietsen, sporten, spotten, varen

Om op een duurzame manier met de haven kennis te maken, geeft het Havenbedrijf al enkele jaren een fietskaart uit met vier fietsroutes. Deze routes sluiten aan op het grotere fietsnetwerk in de provincies Antwerpen en Oost-Vlaanderen. De fietskaart geeft ook een overzicht van een rits bezienswaardigheden, interessante stopplaatsen en mooie uitkijkpunten op het parcours.

De '[Van Moer Triatlon](#)' op de linkerscheldeoever kiest de Waaslandhaven als uniek decor voor een sportief event. Zowel amateurs als professionele atleten nemen deel en bedrijven kunnen hun werknemers in team de triatlon laten afleggen. Het zwemgedeelte vindt traditiegetrouw plaats in het Doeldok. Dit event is een mooi voorbeeld van de integratie en verbondenheid van industrie, arbeid, sport, haven,... .

Het vele water trekt ook de amateurvissers aan. Waar je ook gaat in de haven, je ontmoet er [hengelsporters](#). Met de positieve evolutie van de waterkwaliteit is het voor deze recreanten aangenaam vertoeven in de haven.

Op de dijken vind je niet enkel de vissers, ook de 'schip-spotters' hebben hun vaste [uitkijkpunten](#) in de haven. Met hun fascinatie voor de varende mastodonten in alle kleuren en vormen, komen zij in de haven van Antwerpen bijzonder goed aan hun trekken.

Enkele van de vele [natuurgebieden](#) zijn toegankelijk voor het publiek of bieden, zoals de '[Kuifeend](#)', een observatiehut voor het spotten van allerlei vogels. Naast de fietsers en bezoekers hebben deze natuurgebieden hun vaste groep van geëngageerde natuurliefhebbers die de fauna in kaart brengen.

Ook de [rederijen die rondvaarten organiseren](#) spelen in op de combinatie water- recreatie. Het hele jaar door bieden zij toeristen en bezoekers de kans om de haven vanop het water te bezoeken. Deze rondvaarten zijn sinds jaar en dag ingeburgerd en zijn een onderdeel van het toeristische aanbod.

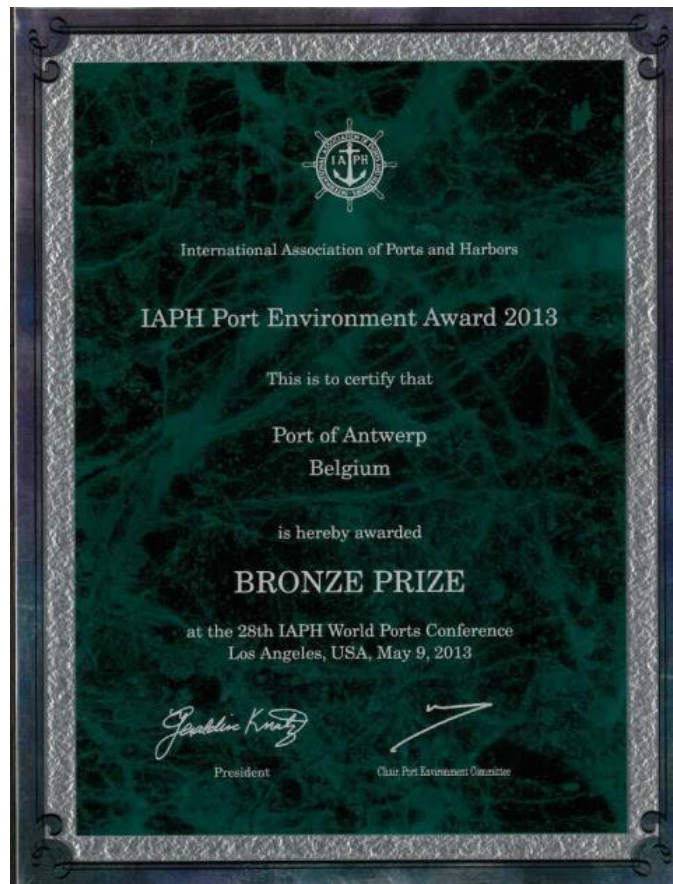


## PRIJZEN VOOR ANTWERPSE DUURZAAMHEID

De Antwerpse haven mocht ook in 2012 een aantal awards ontvangen als erkenning van de inspanningen die ze levert om uit te groeien tot een duurzame haven, waar economische activiteiten en natuurontwikkeling hand in hand gaan.

Tijdens de jaarlijkse vergadering van de ['International Association of Ports and Harbours'](#) in Los Angeles kreeg Eddy Bruyninckx, CEO van het Antwerpse Havenbedrijf, de bronzen Environment Award overhandigd.

Met het dossier 'Creating Space for Port Development by Proactive Nature Management' wist onze haven de jury te overtuigen van de belangrijke plaats die proactieve natuurbeschermings-maatregelen innemen in de langetermijnstrategie voor havenontwikkeling. Deze internationale award spreekt tot de verbeelding, maar de Antwerpse havengemeenschap telt heel wat bedrijven die awards en prijzen in de wacht sleepten voor hun inzet naar een meer duurzame economie.



## Maatschappij

Een haven is geen onbewoond eiland met enkel economische activiteit, een haven vormt een wezenlijk onderdeel van de haar omringende samenleving en moet hierover kritisch bevraagd worden. Levert zij effectief toegevoegde waarde? Wat is haar aandeel in het bruto binnenlands product? Hoe rendabel is de haven? (prosperity)

Tegelijkertijd is zij het aan zichzelf verplicht de samenleving iets terug te geven. Dit kan verschillende vormen aannemen: informatie en inspraakmomenten over haar werking, sociaal engagement en het havengebied openstellen door zo veel mogelijk mensen op zo veel mogelijk tijdstippen te laten kennismaken met haar werking (people).

### Met een hart voor mensen

De tijd dat het loutere economische belang, 'profit', voldoende was om een wereldhaven uit te bouwen, is voorbij. Eerder in het verslag werd al aangegeven dat we de [voorkeur geven aan de term 'prosperity'](#) (maatschappelijke welvaart), maar het gaat nog verder: een wereldhaven moet zich ontwikkelen binnen een duurzame context (planet), met respect voor haar omgeving, de omwonenden, het [erfgoed](#).

De beste toetssteen hiervoor zijn haar buurtbewoners. Via burenraden en lokale publicaties houdt de havengemeenschap de vinger aan de pols. Om dit alles in graadmeters op te tekenen, werd door de Universiteit Antwerpen een belevingsonderzoek georganiseerd.

Maar er is meer: de burens moeten ook aandacht krijgen als mens (people). Daarom moet er altijd een [sociaal begeleidingsplan](#) opgemaakt worden op het moment dat een haven wil uitbreiden.

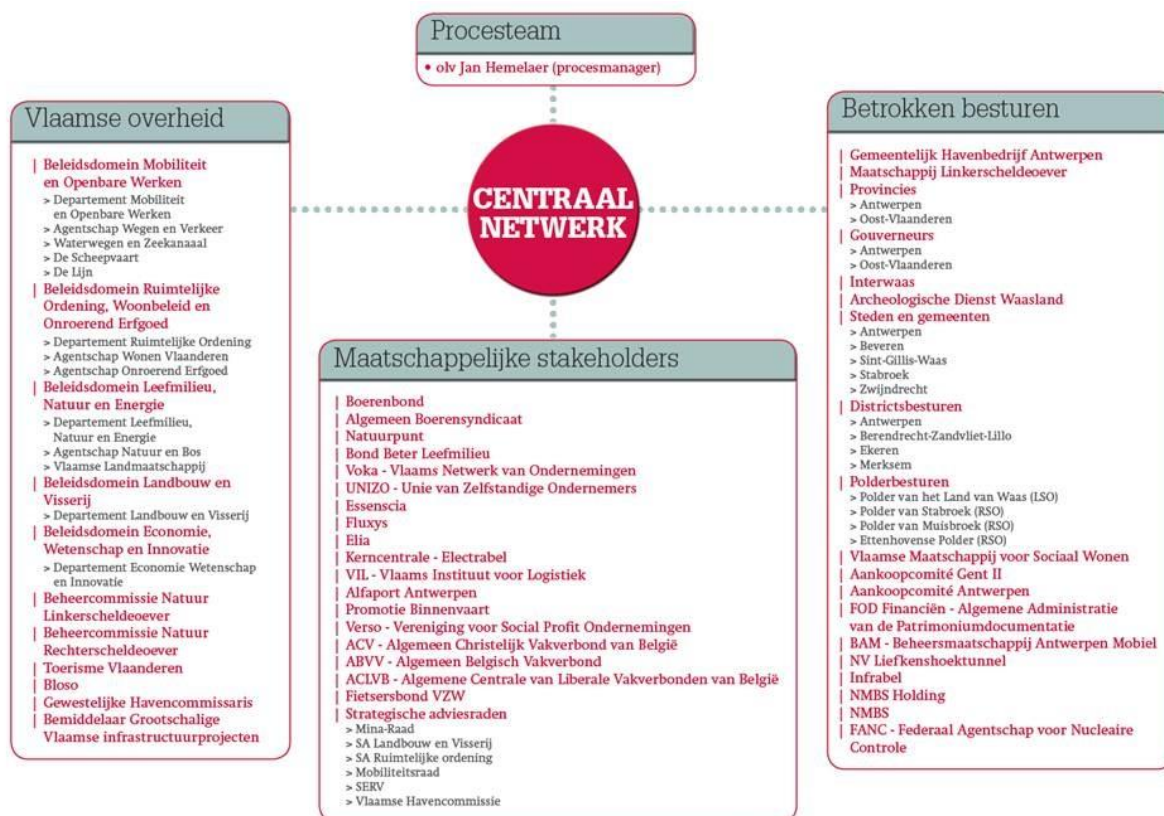
De havengemeenschap moet ook haar sociaal engagement verbreden door de haven open te zetten voor alle bezoekers en door de samenleving over de haven te informeren. Deze informatie kan variëren van de verzending van een persbericht tot het organiseren van [havendagen](#).

En tenslotte kan de haven haar oprechte interesse in 'people' het beste bewijzen door een goede en gelijkwaardige behandeling van haar medewerkers en het aanbieden van kwalitatieve opleidingen. Uiteindelijk zijn zij het die de economische motor laten draaien.

### Inspraak

Van bij de start heeft de Vlaamse Regering ervoor gekozen de verdere ontwikkeling van de haven van Antwerpen via een breed overleg te laten verlopen. Tot slot is op 7 november 2012 het [Centraal Netwerk](#) opgestart, dit is een overlegforum van stakeholders die het verdere ontwikkelingsproces van de haven van Antwerpen begeleiden.





Figuur 7.1: Overzicht Centraal Netwerk, overlegplatform van stakeholders ter begeleiding van de verdere ontwikkeling van het havengebied

In 2012 heeft de Vlaamse regering het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan (GRUP) voor de zeehaven van Antwerpen in een openbaar onderzoek aan de bevolking voorgelegd. In dit plan wordt vastgelegd welke activiteiten in een bepaald gebied mogen plaatsvinden, welke stedenbouwkundige voorschriften er van toepassing zijn en hoe het gebied moet worden ingericht en beheerd. Alle belanghebbenden konden gedurende twee maanden hun stem laten horen. Naast de wettelijke consultatie in de gemeentehuizen, werden twee infomarkten georganiseerd, op 19 juni 2012 in Kallo en op 21 juni in Stabroek. Op deze infomarkten werden de bezoekers wegwijs gemaakt in de nieuwe plannen en projecten. Ze ontvingen bovendien informatie over alle begeleidende maatregelen, zoals het Sociaal Begeleidingsplan en de Grondenbank en over de manier waarop ze aan het openbaar onderzoek konden deelnemen. In Kallo kwamen er ongeveer 250 belangstellenden op de infomarkt af, vooral bewoners en landbouwers die wilden weten wat de plannen voor impact betekenen op hun leven en werkzaamheden.

Voor verdere informatie kon iedereen via het gratis nummer 1700 een folder aanvragen over het openbaar onderzoek en een algemene brochure (Bloeiende haven, welvarende regio) over de plannen voor de haven. Deze konden ook gedownload worden op de website van [haven van de toekomst Antwerpen](http://haven.van.de.toekomst.antwerpen.be), die ook het Anysurfer-label draagt.

## **Sociaal begeleidingsplan**

Het sociaal begeleidingsplan geldt voor iedereen die getroffen wordt door onteigeningen ten gevolge van de havenontwikkeling. Die onteigeningen vinden plaats binnen de grenzen van het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan.

Het sociaal begeleidingsplan omvat maatregelen voor zowel eigenaars als gebruikers van landbouwgronden, bewoners, zelfstandigen, kmo's en ondernemers.

Bewoners kunnen een beroep doen op een premie voor herinrichtingskosten en kunnen rekenen op een snelle toegang tot sociale huisvesting of op maat gesneden begeleiding. De Vlaamse Regering zal ook huisvestingsmogelijkheden creëren in Prosperdorp. Daardoor krijgen onder meer de bewoners van Ouden Doel en Rapenburg de kans een nieuwe woonst te betrekken in een gelijkaardige leefomgeving.

Landbouwers krijgen de mogelijkheid om via de 'grondenbank' elders gronden te kopen. Zij kunnen ook beroep doen op een vergoeding voor de omschakeling van teelt (reconversievergoeding), voor het uitoefenen van hun landbouwactiviteit op een kleinere oppervlakte (reductievergoeding) of voor bedrijfsverplaatsing. Ook zij kunnen rekenen op een begeleiding net als alle andere zelfstandige beroepen.

Vanzelfsprekend werd voor alle belanghebbenden een informatieve brochure uitgewerkt.

## **Prosperity**

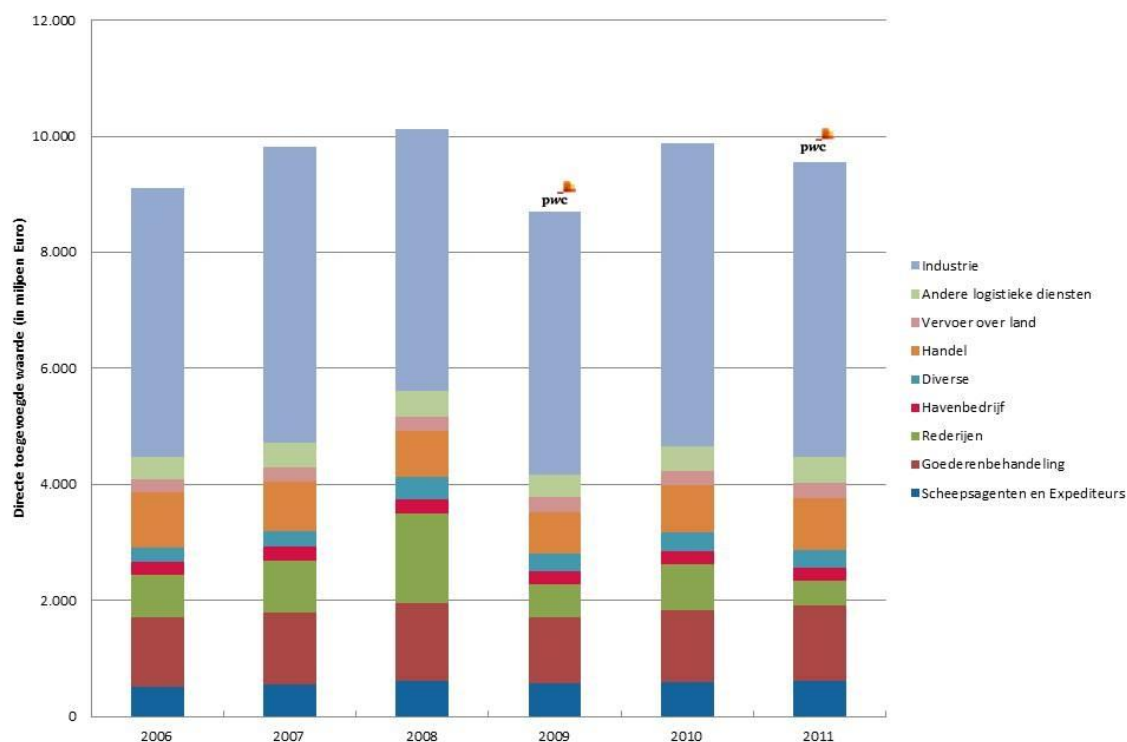
Wat heeft de haven van Antwerpen te bieden inzake tewerkstelling? Toegevoegde waarde? Hoe groot is haar aandeel in het BBP? Is ze winstgevend?

### **Motor voor economie en tewerkstelling**

Het samenspel van maritieme, logistieke en industriële activiteiten genereert een belangrijke toegevoegde waarde. De haven van Antwerpen speelt daardoor een belangrijke rol in het economische weefsel van Vlaanderen en België. Uiteraard weerspiegelt zich dat in de tewerkstelling. De Antwerpse haven biedt rechtstreeks werk aan zo'n 60.000 medewerkers die in de havenregio wonen. Het gaat grotendeels om voltijdse en vaste banen. Meer informatie vindt u in het hoofdstuk tewerkstelling.

### **Toegevoegde waarde**

De toegevoegde waarde fluctueerde de jongste zes jaar sterk. Na een gestage groei tussen 2006 en 2008, volgde een sterke terugval tijdens het crisisjaar 2009. Dat werd echter ongedaan gemaakt door een mooie remonte in 2010. 2011 werd dan weer gekenmerkt door een kleine daling.

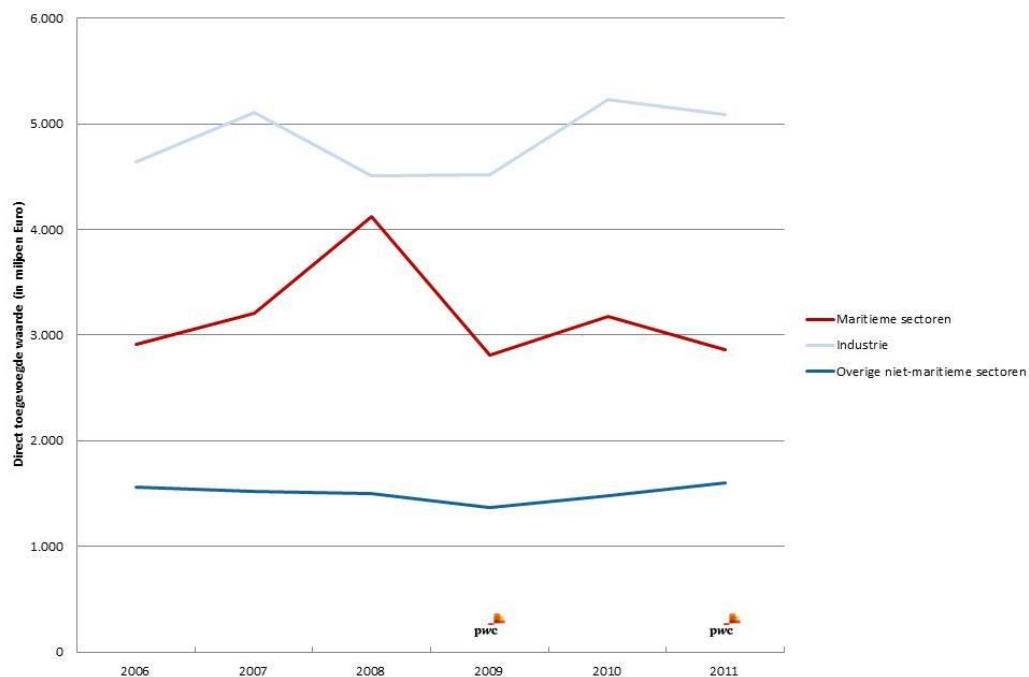


Figuur 7.2: Direct toegevoegde waarde per sector die in de haven actief is (bron: NBB, working paper 242)

De remonte van 2010 werd zowel in de maritieme als in de niet-maritieme sectoren vastgesteld. De daling van 2011 daarentegen, trad enkel in de maritieme sector op. In de niet-maritieme sectoren bleef de toegevoegde waarde in 2011 status quo.

In de maritieme sectoren wordt de toegevoegde waarde sterk beïnvloed door de grote volatiliteit van de rederijen. Andere belangrijke maritieme sectoren zoals 'Scheepsagenten en expediteurs' en 'Goederenbehandeling' zagen hun toegevoegde waarde zowel in 2010 als in 2011 toenemen.

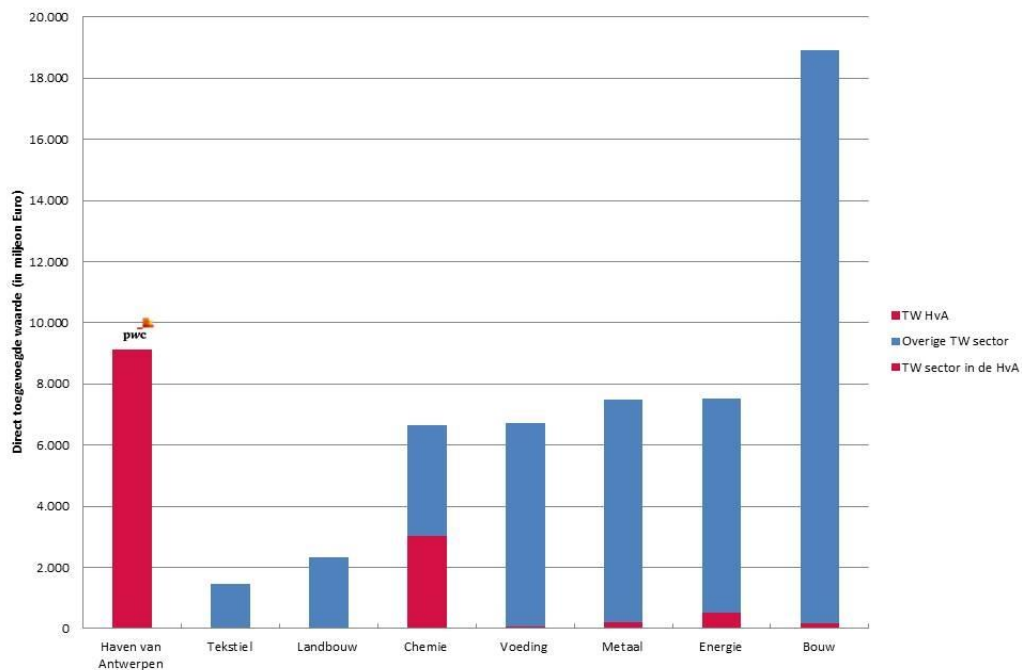
In de niet-maritieme sectoren is de stagnatie het gevolg van een lichte daling van de toegevoegde waarde in de industrie, die werd opgevangen door een lichte stijging in de overige sectoren. Die daling in de sector industrie is vooral te wijten aan het verdwijnen van GM Belgium. De toename van de toegevoegde waarde in de chemische sector was onvoldoende om dit volledig te compenseren.



Figuur 7.3: Toegevoegde waarde in de maritieme sectoren, industrie en de overige sectoren die in de haven actief zijn (bron: NBB, working paper 242)

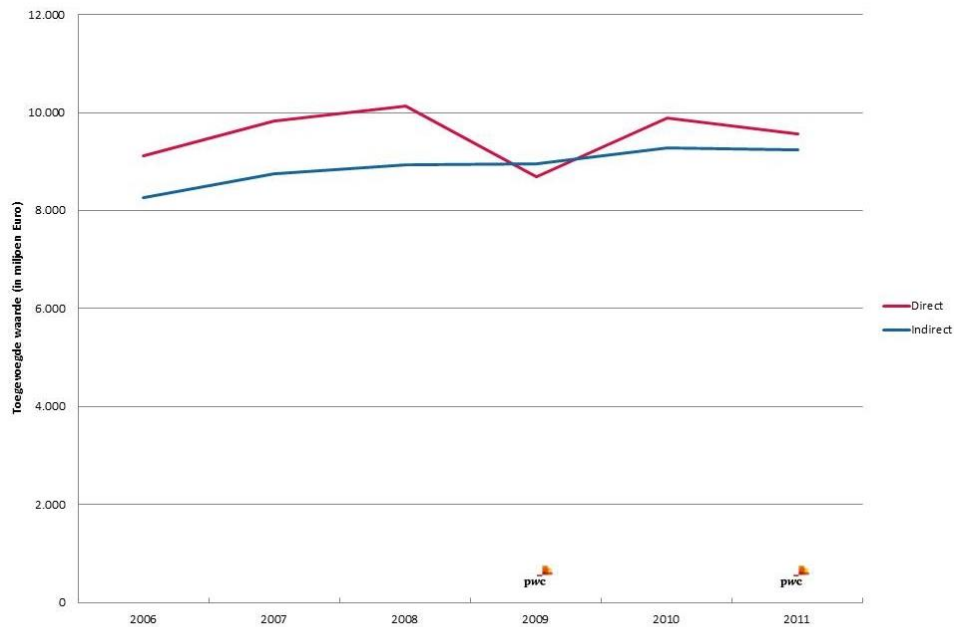
## Aandeel in Vlaanderen en België

Zoals duidelijk blijkt uit de gegevens van 2011, is de toegevoegde waarde van de Antwerpse haven groter dan vele andere bedrijfssectoren in België. Enkel de bouwsector levert een groter aandeel.



Figuur 7.4: Vergelijking toegevoegde waarde haven van Antwerpen met andere sectoren in België voor 2011. Bij de andere sectoren is het aandeel van de Antwerpse haven in de betreffende sector in het rood aangegeven (bron: NBB)

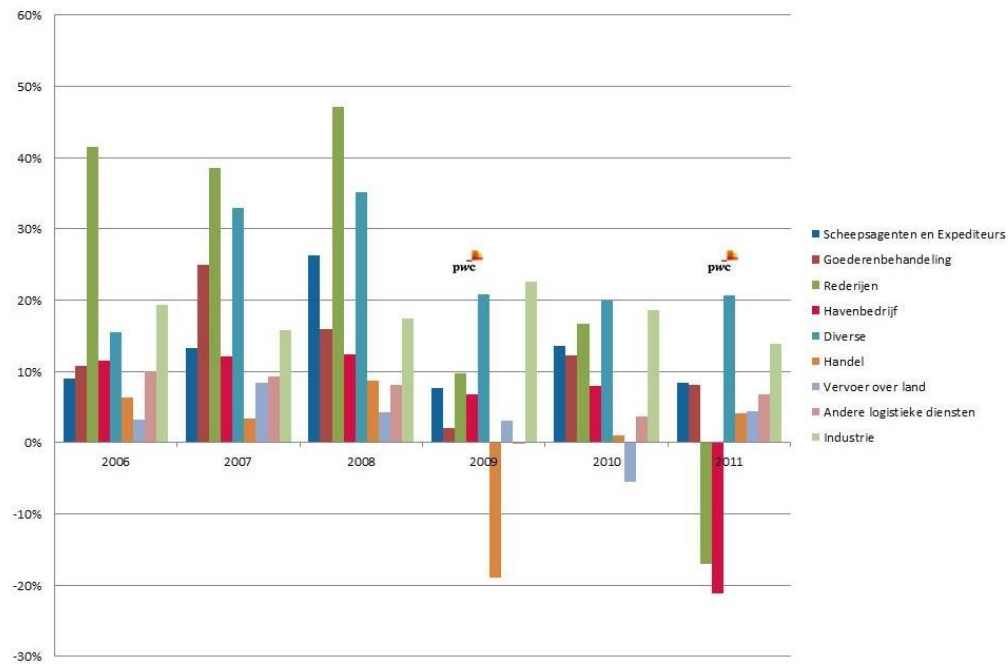
In 2011 bedroeg de directe toegevoegde waarde van de haven van Antwerpen 4,5 % van het bruto binnenlands product (BBP) van Vlaanderen, 0,3 % minder dan in 2010. De totale toegevoegde waarde had een aandeel van 8,9 %, een daling met 0,5 % van het BBP, in Vlaanderen. Op nationaal vlak bedroegen de aandelen in het BBP respectievelijk 2,5 % en 5 %.



Figuur 7.5: Toegevoegde waarde opgedeeld in directe en indirecte toegevoegde waarde (bron: NBB, working paper 242)

## Rentabiliteit

Over het algemeen ligt de rentabiliteit van de ondernemingen in de Antwerpse havengemeenschap op een behoorlijk niveau. Wel valt de tweedeling op tussen sectoren met een goede of normale marge en de sectoren met een kleine marge (vervoer over land, handel en overige logistieke diensten).



Figuur 7.6: Rentabiliteit van de verschillende sectoren actief in de Antwerpse haven (bron: NBB, working paper 242)

Meestal realiseren de rederijen een grote, maar sterk conjunctuur gebonden rentabiliteit. Enkel in 2011 was de rentabiliteit negatief.

Opvallend is ook de negatieve rentabiliteit van het Havenbedrijf in 2011. Dit kwam door de aanleg van een grote voorziening in het kader van de nieuwe pensioenwetgeving.

## People

Buren zijn een uitstekende graadmeter om de draagkracht van een haven te meten. Een belevingsonderzoek en overlegmomenten kunnen dit in kaart brengen. We gaan ook in op de aandacht voor sociale economie en het brede sociaal engagement dat de havengemeenschap opneemt. In het eerste duurzaamheidsverslag waren deze aspecten onderbelicht.

### Hoe beleven buren de haven?

Universiteit Antwerpen heeft op vraag van het Havenbedrijf een belevingsonderzoek van de haven van Antwerpen uitgevoerd. De dataverzameling en -analyse gebeurden tussen juli 2012 en juni 2013. Met dit verkennend sociologisch onderzoek wil het Havenbedrijf hinderbeleving in en rond de haven benoemen en kaderen, om vervolgens een concept en strategie te ontwikkelen voor verhoogde burgerbetrokkenheid bij het havengebeuren. Uit dit onderzoek wordt tevens een voorstel voor concrete indicatoren voor dit duurzaamheidsverslag gepuurd.

Het onderzoek kon gebruikmaken van de ervaringen met de stakeholders tijdens de samenstelling van het eerste duurzaamheidsverslag en trachtte meteen in te spelen op een aantal suggesties uit de stakeholdersanalyse.

Op basis van de verzamelde kwalitatieve gegevens besluiten de onderzoekers dat de hinder door de omwonenden kan gegroepeerd worden in vier gebieden:

- economisch belang & werkgelegenheid,
- verkeer en mobiliteit,
- milieuhinder,
- bestuurlijke complexiteit & transparantie.

De enorme economische troeven van de haven en het niet-permanente karakter ervan (specifieke hinder wordt vaak 'lokaal' en 'maar soms' ervaren) zorgen ervoor dat de hinderbeleving rond de haven voor de meerderheid van de bevroagde omwonenden als draaglijk wordt ervaren.

### Overleg met aanpalende gemeenten

Een subregionaal overlegorgaan voor de haven van Antwerpen structureert het overleg tussen de havengemeenschap en de aangrenzende gemeenten met als doel advies in te winnen over de impact van de haven op de ruimtelijke ordening, het leefmilieu, de mobiliteit en de leefbaarheid van de woonkernen.

Naast de Vlaamse overheid, het Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen en de Maatschappij Linkerscheldeoever zullen de gemeenten Beveren, Stabroek en Zwijndrecht en de Antwerpse districten Antwerpen, Hoboken, Ekeren, Merksem, Berendrecht, Zandvliet en Lillo deelnemen aan dit subregionaal overlegorgaan.

Het [kaderstuk 'Betrokken buren'](#) behandelt nog meer overlegmomenten die de havengemeenschap organiseert.

## Sociale economie

De publieke en private sector in de haven doen beroep op medewerkers uit de sociale economie voor:

- activiteiten in de eigen organisatie zoals keukenhulp, fiscale zegels kleven, promo-pakketten klaarmaken,...
- projecten in het dagelijkse beheer van de haven: sorteren van hout, metaal en afval, bestickeren van goederen, herstampelen van paletten,...
- onderhoud van het publieke domein: schoonmaken ([Werkvormm](#)), onkruidbestrijding, ecologisch bermbeheer (via [Natuurpunt](#)),...
- onderhoud en behoud van het maritiem erfgoed. Zo worden er oude havenkranen gerestaureerd via sociale tewerkstelling.

Op het vlak van opleidingen voor sociale kansengroepen worden er onder meer trajecten georganiseerd rond jobs voor matroos en containerhersteller. Het Havenbedrijf heeft bijvoorbeeld een overeenkomst met Levanto waarbij matrozen in opleiding hun stage lopen bij het bedrijf en hun theoretische opleiding bij [Levanto](#) volgen.

## Welzijn van zeelieden

De Antwerpse haven heeft een lange traditie in het aanbieden van materiële en geestelijke zorg aan zeelieden. Al sinds 1865 zijn er zeemansmissies in Antwerpen aanwezig. Er zijn vier zeemanskerken en verschillende verenigingen die instaan voor medische verzorging, noodverzorging en recreatie. Zij zijn nu, samen met het Havenbedrijf, Alfaport, Mediport en de Antwerpse Scheepvaartvereniging, allemaal vertegenwoordigd in het 'Port Welfare Committee', opgericht in 2008, dat op regelmatige basis bijeenkomt. Via deze koepel hebben ze altijd kunnen rekenen op zowel financiële als materiële steun van de havengemeenschap. Ondanks de globalisering, of juist mede daardoor, de evolutie in de scheepvaart, de verbetering van de arbeidsvoorwaarden is de nood aan zeemansorganisaties nog altijd reëel.

Het mag duidelijk zijn dat de benadering van het welzijn voor zeelieden door de jaren heen is geëvolueerd. Het verblijf in de haven is veel korter dan vroeger, de bemanning is heel divers en internationaal, de arbeidsvoorwaarden zijn heel wat beter maar de werkdruk is ook hoger. De veiligheidsvoorwaarden in internationale havens zijn bovendien bijzonder strikt wat het contact tussen zeelieden en de havengemeenschap niet eenvoudiger maakt. Toch blijkt de nood aan communicatie, een luisterend oor en sociale dienstverlening nog altijd groot.

Enkele realisaties zijn het gratis busvervoer op beide oevers dat de zeelieden naar het centrum van de stad brengt of naar het [Antwerps Zeemanscentrum](#). Verder werd er ook een gratis wifi-netwerk in de haven voorzien zodat ze te allen tijde het thuisfront kunnen contacteren. Er is ook een [sportterrein](#) waar de zeelieden tijdens hun kort verblijf in de Antwerpse haven even kunnen ontspannen. De afgevaardigden van de verschillende zeeliedenorganisaties zorgen tot slot voor de communicatie, psychologische en religieuze ondersteuning.

In 2013 werd er ook een nieuw hotel geopend voor zeelieden, het '[Antwerp Harbour Hotel](#)' ter vervanging van het vroegere Zeemanshuis. Zeelieden kunnen in dit naar eigentijdse normen gerenoveerde hotel overnachten aan verlaagde prijzen. Het hotel werd gerealiseerd



door de stad Antwerpen, het Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen, de vzw Internationaal Zeemanshuis Antwerpen, het Zorgbedrijf van de Stad, het OCMW Antwerpen, vzw CAS en met de steun van de Internationale Transportfederatie.

Minstens even belangrijk is de binnenschippersgemeenschap. Ook zij hebben hun vaste ontmoetingsplaats in de haven, het [kerkschip](#). Dit betonnen schip is niet alleen een begrip in de haven maar maakt deel uit van de identiteit van de haven van Antwerpen. Het is een open, sociale en spirituele ontmoetingsplaats, iedereen kan er binnenlopen, binnenschippers, passanten, toeristen. Generaties binnenschippers vierten er de belangrijkste momenten in het leven. In 2011 vierde het kerkschip zijn 60ste verjaardag. Dit was meteen ook een goede gelegenheid om het schip een nieuwe ligplaats aan te bieden, op wandelafstand van het 'Eilandje', de stad en de haven.

De haven van Antwerpen won in 2011 de [International Seafarers' Welfare Award](#) voor de eerder genoemde initiatieven en zal zich blijven inzetten voor het welzijn van de zeelieden.

### **Sociaal engagement van de havengemeenschap**

De havengemeenschap neemt heel wat sociale initiatieven en de individuele bedrijven steunen bijna allemaal sociale organisaties. Een aantal belangrijke collectieve projecten onderlijnen dit sociaal engagement.

#### [The new Belgica](#)

In 2007-2008 besliste vzw De Steenschuit om met werkzoekenden een replica van de historische driemaster Belgica te bouwen. Deze replica wordt gebouwd met duurzame materialen en uitgerust met de meest emissievriendelijke aandrijving. The new Belgica krijgt een klimaatmissie. De havengemeenschap maakt dit project mee mogelijk.

#### *Theatervoorstellingen Haven & Goed*

Het Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen en de Maatschappij Linkerscheldeover zetten hun schouders onder een volks toneelstuk over de Antwerpse haven. Het werd in 2012 geschreven door Peter Thyssen en Jan Geers en beschrijft verhalen 'aan den blauwen steen' met wortels op Linker- en Rechteroever. In 2013 werd het toneelstuk in Beveren en Antwerpen 6 keer opgevoerd. Deze reeks van theatervoorstellingen biedt een schitterende gelegenheid om de job van havenarbeider in al haar facetten te schetsen. De sterke verhalen van vroeger worden kunstig vermengd met de ongelofelijke evoluties in de job van havenarbeider, zoals de mechanisatie van fysieke arbeid en de veiligheid op de 'werkvloer'.

Het is de bedoeling dit toneelstuk de komende jaren regelmatig op te voeren.

#### *Port For Life*

Port For Life is een grootschalige benefietactie van de Antwerpse havengemeenschap ten voordele van Music For Life, een project van Studio Brussel voor het goede doel. Iedereen herinnert zich de uitzendingen vanuit het Glazen Huis.

De inzet van de havenbedrijven en hun personeel voor Port For Life is massaal. Hiermee tonen ze aan dat de Antwerpse haven de werkplek is van bijzonder gemotiveerde en

geëngageerde mensen.

### Fonds Duurzaam Materialen- en Energiebeheer

Het Fonds Duurzaam Materialen- en Energiebeheer, beheerd door de Koning Boudewijnstichting, ondersteunt duurzame en innovatieve projecten rond bijvoorbeeld 'consudelen' en 'ecodesign'.

De doelstellingen van het Fonds zijn de ondersteuning van zowel grote als kleinere projecten met oog voor innovatie, duurzaamheid en sensibilisatie, verspreid over heel Vlaanderen. De projecten richten zich op een breed publiek van burgers, consumenten, kinderen en jongeren.

Het Fonds Duurzaam Materialen- en Energiebeheer is een samenwerking tussen Indaver nv, Bond Beter Leefmilieu Vlaanderen vzw en het Actiecomité ter beveiliging van het Leefmilieu op de Linkeroever en in het Waasland (Ablo vzw).

### **Open bedrijven in een open haven**

#### Vlaamse havendagen

De haven van Antwerpen gooide, net als de andere Vlaamse havens, op 25 juni 2011 haar deuren open voor het grote publiek. In Antwerpen waren er – in barslecht weer – zo'n 17.500 geïnteresseerden. Zij konden terecht op een dertigtal locaties en op het jobevent aan het Willemdok. Om al dat fraais op een overzichtelijke manier te ontdekken, was er keuze uit drie thema's: natuur en ecologie, smaken en geuren, techniek en goederen.

De tweede Vlaamse Havendag had als slogan 'Is dit jouw beeld van de haven'. De bedoeling was om het brede publiek vertrouwd te maken met de veelzijdigheid van het havengebeuren. Drieduizend geïnteresseerden bezochten het Jobevent in Antwerpen. Er waren vacatures voor heel wat jobs in zowat alle sectoren van de haven.

De editie 2013 is ondertussen eveneens voorbij. In Antwerpen konden de geïnteresseerden een uniek bezoek brengen aan de werf van de [Deurganckdoksluis](#), de grootste sluis ter wereld. PSA en DP World die aan het Deurganckdok zijn gelegen, sloten zich aan en openden hun terminals voor de bezoekers. 15.000 bezoekers brachten een bezoek aan de Deurganckdoksluis.

#### *Open deur in chemische sector*

Op 21 en 22 mei 2011 organiseerde [essenscia](#), de federatie van de chemische industrie en life sciences, een opendeurweekend in het kader van het Internationaal Jaar van de Chemie. Maar liefst 46.640 mensen brachten een bezoek aan een of meerdere van de 60 bedrijven.

Het opendeurweekend stond in het teken van de vele duurzame en innovatieve oplossingen die de chemie biedt voor dagelijkse behoeften en mondiale uitdagingen zoals voedselvoorziening, drinkbaar water, gezondheidszorg, zuinig omgaan met energie en het gebruik van alternatieve grondstoffen.

## Een toeloop in de haven

### *Een nieuw Havenpaviljoen*

Het [MAS Havenpaviljoen](#) opende op 5 februari 2011 de deuren. In het eerste jaar mocht dit multimediale informatiecentrum van het Havenbedrijf alvast 80.000 bezoekers verwelkomen. Het 360°-projectiescherm met (live) havenbeelden, de reuzengrote kaart van de haven en de regio blijven samen met de infoschermen de blikvangers.

Op 4 juli 2012 telde het MAS Havenpaviljoen zijn 100.000ste bezoeker, waarmee we rustig kunnen stellen dat dit informatiecentrum sterk wordt geapprecieerd.

### [Havencentrum Lillo](#)

Het Provinciaal Havencentrum Lillo bestaat 25 jaar en kon in al die jaren ruim 800.000 leerlingen, professionelen, gezinnen en vrienden enthousiasmeren. Dankzij het uitgebreide aanbod aan rondleidingen en evenementen kunnen zowel jong als oud, scholen, bedrijven en verenigingen hier terecht.

80 havengidsen, die vier talen machtig zijn, nemen jaarlijks zo'n 47.000 bezoekers op sleeptouw in de haven.

Het Havencentrum heeft ook een uitgebreide tentoonstelling van ruim 2.000 m<sup>2</sup> die een unieke blik biedt achter de schermen van de haven. Dankzij de vele interactieve modules kunnen bezoekers zelf op ontdekking trekken.

Deze tentoonstelling kreeg in september 2012 een gloednieuwe module Industrie die zich specifiek richt naar jonge, potentiële arbeidskrachten en zoveel mogelijk jongeren wil aanzetten tot de verschillende studie- en jobmogelijkheden in de sector.

Deze module kwam tot stand dankzij de steun van verschillende bedrijven in en rond het havengebied. Daarnaast organiseert het Havencentrum, samen met [Portilog](#), een havenintroductie voor nieuwe medewerkers, zodat deze hun nieuwe functie en bedrijf beter kunnen situeren binnen de logistieke keten. De opleiding omvat een dagprogramma en bestaat uit een rondrit door het havengebied met deskundige toelichting en een bezoek aan het Havencentrum.

### *Gratis bustours*

Het Havenbedrijf startte in 2012 met een gratis bustour door het havengebied. Na een toelichting in het MAS Havenpaviljoen verkenden de deelnemers – uit zowat alle gemeenten van de provincie Antwerpen en het Waasland – onder begeleiding van een ervaren gids de haven op Rechter- en Linkeroever gedurende een rit van drie uur. In 2012 werden er 70 bussen ingezet en omwille van het grote succes werd dit aantal in 2013 verhoogd naar 115. Dit initiatief kent een groot succes.

### *150 jaar Schelde Vrij*

16 juli 1863 is een van de belangrijkste data in de geschiedenis van de haven van Antwerpen. Maritieme naties (26) van over de hele wereld kochten de Nederlandse tol af op de scheepvaart van en naar Antwerpen. In 2013 was het dus precies 150 jaar geleden dat

de Schelde tolvrij werd. Reden genoeg voor de Antwerpse havengemeenschap en de stad om een feestjaar op te zetten rond de vrijmaking van deze levensader.

Doorheen tentoonstellingen, wandelingen en evenementen kregen de bezoekers een beeld van de impact van het havengebeuren, van het belang en de toekomst van de rivier, de bereikbaarheid van de haven en het beheer van het Schelde-estuarium.

### *Culturele as tussen oud en nieuw*

En dan is er nog het Eilandje. Voor veel evenementen is dit de uitgelezen locatie. Er is ruimte, water en de havengemeenschap biedt waar mogelijk gebouwen en ondersteuning aan. Dit maakt dat het Eilandje, de stadswijk tussen de stad en de haven, de place to be is voor het evenementenleven in de stad. Het hart van het Eilandje wordt immers gevormd door het Willem- en het Bonapartedok, de eerste en oudste dokken in Antwerpen. Zij maken deel uit van een groot stadsvernieuwingproject waar erfgoed, stadsvernieuwing, recreatie, bewoning en commerciële activiteiten harmonieus samengaan.

Het Eilandje is ook de locatie waar de cultuurliefhebber aan zijn trekken komt en een voorbeeld van hoe erfgoed op een hedendaagse en toekomstgerichte manier een rol kan spelen. Het FelixArchief is gevestigd in een van de oudste stapelhuizen. Tussen de twee dokken staat, op de grondvesten van het oude Hansahuis, het Nieuwe Museum Aan de Stroom (MAS). Dit stadsmuseum vertelt de geschiedenis van Antwerpen met op de zesde etage de havenverdieping en vanop het dak een fantastisch panorama over haven en stad. Aan de voet van het museum ligt het MAS Havenpaviljoen dat focust op de nieuwe haven. Vlak achter het MAS wordt in het Bonapartedok de Museumhaven gecreëerd. Aan de oevers van de Schelde staat de grootste collectie havenkranen ter wereld, terwijl een straat verder het nieuwe Red Star Line Museum zijn deuren heeft geopend op 28 september 2013. Antwerpen was immers de vertrekhaven van het Europese vasteland voor al wie emigreerde naar het Verenigde Staten. Op de kop van het Kattendijkdok bouwt het Havenbedrijf zijn nieuwe Havenhuis, een iconisch ontwerp van Zaha Hadid die een zwevend blok bouwt boven de oude brandweerkazerne. Dit geklasseerd gebouw is een exacte kopie van het Hansahuis op wiens grondvesten het MAS is gebouwd. Helemaal tegen de moderne haven aan wordt in 2016 gestart met de omvorming van het droogdokkencomplex tot een publieke ruimte aan de Schelde, met lichte bewoning, publieke ruimtes en een openluchtmuseum voor de verzameling historische schepen. Daarmee is de cirkel rond en is het Eilandje, eens het oudste havengebied, de kern van een nieuwe stadswijk, een plaats van ontmoeting, cultuur en evenementen en de levendige link met de moderne haven.

## **BETROKKEN BUREN**

De adviesraad voor chemische bedrijven bestaat ondertussen 20 jaar en vormt een overlegorgaan tussen de afgevaardigden van Monsanto, Solvay en Evonik, vertegenwoordigers van de werknemers en van de omliggende gemeentes Zandvliet, Berendrecht en Stabroek. De adviesraad komt enkele keren per jaar samen. Tijdens de bijeenkomsten wordt onder meer gepeild naar de verzuchtingen van de naaste buren en worden allerlei onderwerpen behandeld zoals veiligheid, milieuzorg, transport van (gevaarlijke) goederen, vergunningen en wettelijk opgelegde maatregelen.

Daarnaast is er bijvoorbeeld het BurenOverleg BASF (BOB) dat in 2005 werd opgericht en sindsdien is uitgegroeid tot een belangrijke spreekbuis voor de omwonenden. De leden komen minstens trimestrieel samen.

In Zwijndrecht publiceren de chemische ondernemingen het informatieblad OPEN voor de bevolking. Het blad verschijnt driemaal per jaar en behandelt heel uiteenlopende thema's over producten en procedés, werknemers, milieu en veiligheid.

Het afvalbedrijf Indaver heeft burenraden op de linker- en de rechterscheldeoever.

De klankbordraad van de kerncentrale van Doel (KCD) nodigt alle buurtbewoners uit op hun overlegmomenten.

In het belevingsonderzoek van de haven uitgevoerd door de Universiteit Antwerpen werden de volgende algemene vaststellingen gedaan met betrekking tot de burenraden:

Deelnemers aan burenraden zijn tevreden met de toegankelijkheid van het betreffende bedrijf en met de antwoorden op de vragen van de bewoners.

De bedrijven organiseren burenraden vanuit hun wil om maatschappelijke verantwoordelijkheid op te nemen, om het draagvlak voor hun activiteiten in de omgeving te vergroten en om te kunnen anticiperen op concrete problemen, aanvaringen of klachten met omwonenden en/of buurbedrijven.

## **ONROEREND ERFGOED**

Gebouwen en andere constructies met een erfgoedwaarde dragen bij tot de identiteit en herkenbaarheid van de haven.

Heel wat constructies in het havengebied werden opgenomen in de inventaris van het bouwkundig erfgoed. De oudste zijn gebouwen uit de vroegere polderdorpen, zoals de kerkjes van Oosterweel en Wilmarsdonk. Daarnaast bezitten een aantal industriële gebouwen in het havengebied erfgoedwaarde, zoals de graanmagazijnen aan het Amerikadok. Tenslotte telt het havengebied ook heel wat waterbouwkundige kunstwerken met erfgoedwaarde: de (droog)dokken, sluizen, bruggen,... .

En dan zijn er nog de kleine woonkernen als Lillo-dorp met zijn fort en jachthaventje: uitgelezen pittoreske locaties die heel wat bezoekers aantrekken. Fort Liefkenshoek, dat zich ook in de haven bevindt, behoort samen met het fort van Lillo tot de fortengordel rond Antwerpen.

## **JOB SWITCH**

Gedelegeerd bestuurder Eddy Bruyninckx van het Antwerpse Havenbedrijf ruilde op 14 november voor een dagje van stoel met Luuk Zonneveld, de algemeen directeur van Vredeseilanden. De job switch day is een initiatief van Kauri (Belgisch professioneel netwerk en kenniscentrum rond duurzaamheid). “Professioneel, no-nonsense en gedreven”, zo beoordeelde Bruyninckx de organisatie achteraf.



## GRI-info

### Algemene standaard disclosures

G4 OVERZICHTSTABEL		
In accordance' - Core		
ALGEMENE STANDAARD GEGEVENS		
Strategie en analyse		
GRI-code	Beschrijving	Weblink / Direct antwoord
G4-1	Een verklaring van de hoogste beslissingsbevoegden van de organisatie.	<a href="#">Duurzame samenwerking voor een duurzame toekomst</a>
G4-2	Beschrijving van belangrijke gevolgen, risico's en mogelijkheden.	<a href="#">Uitdagingen en mogelijkheden van een mainport</a>
Organisatie profiel		
GRI-code	Beschrijving	Weblink / Direct antwoord
G4-3	Naam van de organisatie.	Port of Antwerp
G4-4	Voornaamste merken, producten en/of diensten.	<a href="#">De Antwerpse havengemeenschap over wie hebben we het?</a>
G4-5	Locatie van het hoofdkwartier van de organisatie.	<a href="#">contact</a>
G4-6	Het aantal landen waar de organisatie actief is en namen van landen met ofwel grootschalige activiteiten, ofwel met specifieke relevantie voor de duurzaamheidskwesties die in het verslag aan de orde komen.	<a href="#">De antwerpse haven en de wereld</a>
G4-7	Eigendomsstructuur en de rechtsvorm.	<a href="#">De partners in cijfers</a>

<b>G4-8</b>	Afzetmarkten (geografische verdeling, sectoren die worden bediend en soorten klanten/begunstigden).	<a href="#">De Antwerpse haven en de wereld</a>
<b>G4-9</b>	Omvang van de verslaggevende organisatie.	<a href="#">De partners in cijfers</a>
<b>G4-10</b>	Karakteristieken van de tewerkstelling	<a href="#">Tewerkstelling</a>
<b>G4-11</b>	Percentage van het totaal aantal werknemers dat valt onder een collectieve arbeidsovereenkomst.	<a href="#">Context arbeid en sociale bescherming de haven</a>
<b>G4-12</b>	De 'supply chain' van de organisatie	<a href="#">Duurzaamheid in de Antwerpse haven</a> <a href="#">Gebruikers</a>
<b>G4-13</b>	Significante veranderingen tijdens de verslagperiode wat betreft omvang, structuur of eigendom.	Er zijn geen significante veranderingen geweest
<b>G4-14</b>	Het voorzorgsprincipe of -benadering gehanteerd door de organisatie	De Antwerpse Havengemeenschap is geen organisatie, maar een gemeenschap van bedrijven en organisaties, zowel publiek als privé zonder een bestuursstructuur.
<b>G4-15</b>	Extern ontwikkelde economische, milieugerelateerde en sociale handvesten, principes of andere initiatieven die de organisatie onderschrijft of welke zij onderschrijft	<a href="#">Context arbeid en sociale bescherming de haven</a> <a href="#">Duurzaamheid als continu proces</a>
<b>G4-16</b>	Lidmaatschappen van verenigingen (zoals brancheverenigingen) en nationale of internationale belangenorganisaties	De Antwerpse havengemeenschap is zelf geen rechtspersoon en kan dus geen lid worden van verenigingen, maar in de stuurgroep van het duurzaamheidsverslag waren wel drie koepelorganisaties vertegenwoordigd:  - Alfaport Antwerpen: federatie van havengebonden logistieke bedrijven in de haven van Antwerpen  - Essenscia: de Belgische federatie van de chemische en life science-industrie  - VOKA Kamer van Koophandel Antwerpen-Waasland:'



Geïdentificeerde materiële aspecten en grenzen		
GRI-code	Beschrijving	Weblink / Direct antwoord
G4-17	<p>a. Een lijst van alle entiteiten opgenomen in de geconsolideerde jaarrekening van de organisatie of gelijkwaardige documenten.</p> <p>b. Melden of alle entiteiten zijn opgenomen in de geconsolideerde jaarrekening.</p>	<p>Alle financiële informatie is gebaseerd op gegevens van de Nationale Bank van België (NBB) .Ze halen de gegevens uit de jaarverslagen van de ondernemingen. De data zijn mee geauditeerd in functie van dit verslag.</p> <p>De Antwerpse Havengemeenschap is geen organisatie, maar een gemeenschap van bedrijven en organisaties, zowel publiek als privé zonder een bestuursstructuur.</p>
G4-18	<p>a. Verklaar het proces voor het bepalen van de inhoud van het verslag en de vastgelegde grenzen.</p> <p>b. Leg uit hoe de organisatie de rapporteringsbeginselen voor de vaststelling heeft geïmplementeerd</p>	<p>Bladzijde 27 en 28 in het <a href="#">Duurzaamheidsverslag 2010</a> en <a href="#">Feedbacknota stakeholdersdialoog 2012</a></p>
G4-19	Lijst van alle relevante elementen geïdentificeerd tijdens het definiëren van de inhoud van het verslag.	<a href="#">Feedbacknota stakeholdersdialoog 2012</a>
G4-20	De 'grens' binnen de organisatie voor materiele aspecten	<a href="#">Feedbacknota stakeholdersdialoog 2012</a>
G4-21	De 'grens' buiten de organisatie voor materiele aspecten	<a href="#">Feedbacknota stakeholdersdialoog 2012</a>
G4-22	Het effect van eventuele herzieningen van de informatie verstrekt in eerdere rapporten, en de redenen voor deze herzieningen	Er zijn geen significante herzieningen geweest
G4-23	Significante veranderingen ten opzichte van vorige verslagperiodes in de Scope en Aspect Grenzen	Er zijn geen significante veranderingen geweest
Stakeholder betrokkenheid		
GRI-code	Beschrijving	Weblink / Direct antwoord
G4-24	Een lijst van door de organisatie betrokken stakeholders	<a href="#">Wie zijn de stakeholders</a>

<b>G4-25</b>	De basis waarop betrokken stakeholders zijn geïdentificeerd en geselecteerd	<a href="#">De dialoog</a>
<b>G4-26</b>	De aanpak van de organisatie om de stakeholders te betrekken, waaronder de frequentie ervan per type en groep belanghebbenden, en een indicatie of het stakeholdersproces speciek in functie van het verslag werd uitgevoerd	<a href="#">De dialoog</a> <a href="#">Feedbacknota stakeholdersdialoog 2012</a> <a href="#">Betrokken bureu</a>
<b>G4-27</b>	Belangrijke onderwerpen en bezorgdheden die naar voren zijn gekomen door de betrokkenheid van stakeholders en hoe de organisatie hiermee is omgegaan, onder meer via haar verslaggeving. Rapporteer de stakeholdergroepen die de onderwerpen en bezorgdheden naar voor brachten	<a href="#">Een verbeteringstraject</a> <a href="#">Feedbacknota stakeholdersdialoog 2012</a>
<b>Rapporteringsprofiel</b>		
<b>GRI-code</b>	<b>Beschrijving</b>	<b>Weblink / Direct antwoord</b>
<b>G4-28</b>	Verslagperiode waarop de verstrekte informatie betrekking heeft.	<a href="#">Verslagprofiel en gevolgde methodologie</a>
<b>G4-29</b>	Datum van het meest recente verslag.	8 oktober 2013
<b>G4-30</b>	Verslaggevingscyclus.	Om de twee jaar
<b>G4-31</b>	Contactpunt voor vragen over het verslag of de inhoud ervan.	<a href="#">contact</a>
<b>G4-32</b>	GRI content index	Algemene standaard informatie: deze tabel <a href="#">Economische aspecten</a> <a href="#">Milieu aspecten</a> <a href="#">Sociale aspecten</a>
<b>G4-33</b>	Externe assurance	<a href="#">Audit verklaring PwC</a>

Bestuur		
GRI-code	Beschrijving	Weblink / Direct antwoord
<b>G4-34</b>	De bestuursstructuur van de organisatie, met inbegrip van commissies van het hoogste bestuurslichaam. Identificeer alle commissies die verantwoordelijk zijn voor de besluitvorming over de economische, milieu-en sociale effecten.	De Antwerpse Havengemeenschap is geen organisatie, maar een gemeenschap van bedrijven en organisaties, zowel publiek als privé zonder een bestuursstructuur.
Ethiek en integriteit		
GRI-code	Beschrijving	Weblink / Direct antwoord
<b>G4-56</b>	De waarden, principes, standaarden en gedragsnormen van de organisatie, zoals gedragscodes en ethische codes	De Antwerpse Havengemeenschap is geen organisatie, maar een gemeenschap van bedrijven en organisaties, zowel publiek als privé zonder een bestuursstructuur.

## G4 Overzichtstabel – Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen 2012

### SPECIFIC STANDARD DISCLOSURES

#### Economische indicatoren

Indicator	Beschrijving	Verwijzing/Direct antwoord	Bron gegevens	Extern geauditeerd
<b>Economische prestatie</b>				
<b>G4-EC1</b>	Directe economische waarden die zijn gegenereerd en gedistribueerd	<a href="#">Toegevoegde waarde</a> <a href="#">Aandeel toegevoegde waarde in Vlaanderen en België</a> <a href="#">Rentabiliteit</a>	Nationale Bank van België, gebaseerd op de jaarrapporten van de bedrijven	ja
<b>Indirecte economische impact</b>				
G4-EC8	Inzicht in en beschrijving van significante indirecte economische gevolgen, waaronder de omvang ervan.	<a href="#">Aandeel toegevoegde waarde in Vlaanderen en België</a>	Nationale Bank van België, gebaseerd op de jaarrapporten van de bedrijven	ja
<b>Andere economische indicatoren</b>				
	<i>Investerings in de Haven van Antwerpen</i>	<a href="#">Algemene investeringen</a>	Nationale Bank van België, gebaseerd op de jaarrapporten van de bedrijven	ja
	<i>Investerings in onderzoek &amp; ontwikkeling</i>	<a href="#">Investeren in onderzoek en ontwikkeling</a>	Nationale Bank van België, gebaseerd op de jaarrapporten van de bedrijven	ja
	<i>Arbeidsproductiviteit</i>	<a href="#">Arbeidsproductiviteit</a>	Nationale Bank van België, gebaseerd op de jaarrapporten van de bedrijven	ja
	<i>Marktaandeelen per cargo type</i>	<a href="#">Goederenoverslag</a>	Jaarrapporten van de havenbedrijven	neen
	<i>Economisch gebruik van de ruimte</i>	<a href="#">Beschikbare ruimte</a> <a href="#">Ruimtegebruik</a>	Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen	neen
	<i>Logistieke activiteit</i>	<a href="#">Ruimtegebruik</a>	Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen	neen

## G4 Overzichtstabel – Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen 2012

### SPECIFIC STANDARD DISCLOSURES

#### Milieu-indicatoren

Prestatie indicator	Beschrijving	Verwijzing/Direct antwoord	Bron gegevens	Extern gevalideerd
<b>Energy</b>				
<b>G4-EN3</b>	Energieverbruik binnen de organisatie	<a href="#">Direct en indirect energieverbruik</a>	Energiebalans van Vlaanderen, gebaseerd op gegevens van de operatoren van het elektriciteitsnet	ja
<b>G4-EN5</b>	Energie-intensiteit	<a href="#">Energieverbruik per geproduceerde eenheid</a>	Energiebalans van Vlaanderen, gebaseerd op gegevens van de operatoren van het elektriciteitsnet / productie index is beschikbaar bij de Kamer van Koophandel (VOKA)	neen
	Initiatieven om energie-efficiënte of op hernieuwbare energie gebaseerde producten en diensten te voorzien, evenals verlagingen van de energie-eisen als resultaat van deze initiatieven.	<a href="#">Geïnstalleerd vermogen duurzame energiebronnen</a>	Vlaamse Regulator van de Elektriciteits- en gas markt (VREG) en het GHA	ja
<b>Water</b>				
<b>G4-EN8</b>	Totale wateronttrekking per bron.	<a href="#">Watergebruik</a>	Watermaatschappijen	ja
G4-EN9	Waterbronnen waarvoor wateronttrekking significante gevolgen heeft.	Geen	GHA	neen
<b>G4-EN10</b>	Percentage en totaal volume aan gerecycleerd en hergebruikt water.	<a href="#">Hemelwatergebruik</a>	VMM	neen

Biodiversiteit				
<b>G4-EN11</b>	Operationele terreinen, eigendom, geleased, beheerd, aanpalend aan beschermde gebieden en gebieden met een hoge biodiversiteit buiten de beschermde gebieden.	<a href="#">Rustpunt voor Europees bedreigde planten en diersoorten</a>	GHA	neen
<b>G4-EN13</b>	Beschermde of herstelde habitats.	<a href="#">Rustpunt voor Europees bedreigde planten en diersoorten</a>	GHA	neen
<b>G4-EN14</b>	Aantal op de rode lijst van de IUCN vermelde soorten en soorten op nationale beschermingslijsten met habitats in gebieden binnen de invloedssfeer van bedrijfsactiviteiten, ingedeeld naar hoogte van het risico van uitsterven.	<a href="#">Evolutie van de instandhoudingsdoelstellingen voor vogelsoorten op linker- en rechteroever</a>	Instituut voor natuur- en bosonderzoek	neen
Emissies				
<b>G4-EN15</b>	Directe emissies van broeikasgas (GHG) (scope 1)	<a href="#">Emissie van CO<sub>2</sub> en CO<sub>2</sub>-equivalenten</a>	Carbon footprint studie door het Vlaams Instituut voor Technologisch Onderzoek (VITO)	ja
<b>G4-EN16</b>	Indirecte emissies van broeikasgas (GHG) (scope 2)	<a href="#">Emissie van CO<sub>2</sub> en CO<sub>2</sub>-equivalenten</a>	Carbon footprint studie door het Vlaams Instituut voor Technologisch Onderzoek (VITO)	ja
<b>G4-EN18</b>	Intensiteit emissies broeikasgassen (GHG)	<a href="#">Emissie van CO<sub>2</sub> en CO<sub>2</sub>-equivalenten per geproduceerde eenheid</a>	Carbon footprint studie door het Vlaams Instituut voor Technologisch Onderzoek (VITO) / productie index is beschikbaar bij de Kamer van Koophandel (VOKA)	neen
<b>G4-EN21</b>	NOx, SOx, en andere significante luchtemissies	<a href="#">Emissie van SO<sub>2</sub>, NOx en PM10 uit de verschillende sectoren</a>	GHA	neen
Effluenten en Afval				
<b>G4-EN22</b>	Totale waterafvoer per kwaliteit en bestemming	<a href="#">Diffuse emissies en puntlozingen naar het water</a>	GHA	no

<b>G4-EN23</b>	Totaal gewicht aan afval per type en afvoermethode	<a href="#">Verschillende soorten afval ingeleverd door zee- en binnenvaart</a>	GHA	ja
<b>G4-EN24</b>	Totaal aantal en volume van de belangrijke lozingen.	<a href="#">Oliecalamiteiten</a>	GHA	ja
<b>G4-EN26</b>	Benaming, grootte, beschermingsstatus, en biodiversiteitswaarde van de waterlichamen en de gerelateerde habitats die significante gevolgen ondervinden van de waterafvoer en –afvloeiing van de verslaggevende organisatie.	<a href="#">Waterkwaliteit in de dokken op basis van de prioritaire stoffen, nitraat en fosfaat concentraties en het chemisch zuurstofverbruik</a>	GHA	neen
<b>Procedures inzake milieuklachten</b>				
G4-EN34	Aantal klachten over milieu-impact geregistreerd, toegewezen aan en opgelost via formele klachtenmechanismes.	<a href="#">Hoe beleven de burens de haven?</a>	GHA	neen
<b>Andere milieu-indicatoren</b>				
	Waterbodempkwaliteit	<a href="#">Waterbodempkwaliteit</a>	GHA	neen
	Bodemkwaliteit	<a href="#">Toestand bodem op basis van bodemsaneringsonderzoeksstatus</a>	OVAM	neen
	Luchtkwaliteit	<a href="#">Jaargemiddelde concentraties SO<sub>2</sub>, NO<sub>x</sub> en PM<sub>10</sub> als ook aantal dagen waarop de norm voor PM<sub>10</sub> wordt overschreden</a>	Vlaamse Milieu Maatschappij	neen

G4 Overzichtstabel – Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen 2012				
SPECIFIC STANDARD DISCLOSURES				
Sociale indicatoren				
Sociaal: Arbeidsomstandigheden en volwaardig werk				
Indicator	Beschrijving	Verwijzing/Direct antwoord	Bron gegevens	Extern geauditeerd
<b>Tewerkstelling</b>				
G4-LA1	Totaal personeelsbestand en snelheid personeelsverloop per leeftijdsgroep, geslacht en streek.	<a href="#">Personeel in de Antwerpse haven</a>	Nationale Bank van België, CEPA en GHA	ja
G4-LA2	Uitkeringen aan voltijdmedewerkers die niet beschikbaar zijn voor deeltijdmedewerkers, per grootschalige activiteit.	<a href="#">Context arbeid en sociale bescherming in de haven</a>		neen
<b>Arbeider / management relaties</b>				
G4-LA4	Minimale opzegtermijn(en) in verband met operationele veranderingen, inclusief of dit wordt gespecificeerd in collectieve overeenkomsten.	<a href="#">Context arbeid en sociale bescherming in de haven</a>		neen
<b>Veiligheid en gezondheid op de werkplek</b>				
G4-LA5	Percentage van het totale personeelsbestand dat vertegenwoordigd is in formele gezamenlijke arbo-commissies die bijdragen aan de controle op en het advies over arbo programma's.	<a href="#">Context arbeid en sociale bescherming in de haven</a>		neen
G4-LA6	Letsel-, beroepsziekte-, uitvaldagen- en verzuimcijfers en het aantal werkgerelateerde sterfgevallen per regio.	<a href="#">Ziekteverzuim en arbeidsveiligheid</a>	CEPA en GHA	neen
<b>Opleiding en vorming</b>				
G4-LA9	Gemiddeld aantal uren dat een werknemer per jaar besteedt aan opleidingen, onderverdeeld naar werknemerscategorie.	<a href="#">Opleidingsuren</a>	Nationale Bank van België	neen



Diversiteit en gelijkheid van kansen				
G4-LA12	Samenstelling van overheidsorganen en werknemers opgesplitst per werknemerscategorie, per geslacht, leeftijdsgroep, het behoren tot een maatschappelijke minderheid en andere indicatoren van diversiteit.	<a href="#">Diversiteit op basis van geslacht</a>	Nationale Bank van België	Ja
Sociaal: Mensenrechten				
Indicator	Beschrijving	Verwijzing/Direct antwoord	Bron gegevens	Extern geauditeerd
Vrijheid van vereniging en collectieve arbeidsonderhandelingen				
G4-HR4	Activiteiten en belangrijke leveranciers waarvan is vastgesteld dat ze een aanzienlijk risico vormen op de overtreding van het recht op uitoefening van de vrijheid van vereniging en collectieve arbeidsonderhandelingen en de maatregelen genomen om deze rechten te vrijwaren.	<a href="#">Context arbeid en sociale bescherming in de haven</a>		neen
Kinderarbeid				
G4-HR5	Activiteiten en belangrijke leveranciers waarvan is vastgesteld dat ze een aanzienlijk risico vormen op gevallen met kinderarbeid, en maatregelen genomen om bij te dragen tot de effectieve uitbanning van kinderarbeid.	<a href="#">Context arbeid en sociale bescherming in de haven</a>		neen
Gedwongen en verplichte arbeid				
G4-HR6	Activiteiten en belangrijke leveranciers waarvan is vastgesteld dat ze een aanzienlijk risico vormen op gevallen met gedwongen en verplichte arbeid, en maatregelen om bij te dragen tot de uitbanning van elke vorm van gedwongen of verplichte arbeid.	<a href="#">Context arbeid en sociale bescherming in de haven</a>		neen
Sociaal: Maatschappij				
Indicator	Beschrijving	Verwijzing/Direct antwoord	Bron gegevens	Extern geauditeerd
Lokale gemeenschappen				
G4-SO1	Aard, reikwijdte en effectiviteit van alle programma's en methoden die de effecten van de activiteiten op gemeenschappen bepalen en beheren.	<a href="#">Inspraak</a> <a href="#">Sociaal begeleidingsplan</a>	GHA	neen

Andere sociale indicatoren				
	Beveiliging van de haven	<a href="#">Veiligheid en beveiliging onder meer via ISPS, AEO en de alfapass</a>	GHA Europese Commissie	neen
	Ongewenste passagiers	<a href="#">Illegalen en verstekelingen</a>	Havenpolitie	neen
	Duurzame mobiliteit voor werknemers	<a href="#">Veilig woon- werkverkeer</a> <a href="#">Duurzaam woon- werkverkeer per bus of met de fiets</a>	GHA, MLSO en VOKA	neen
	Educatieve programma's voor scholen	<a href="#">Een toeloop de haven</a>	GHA en Havencentrum Lillo	neen
Sociaal: Productverantwoordelijkheid				
Indicator	Beschrijving	Verwijzing/Direct antwoord	Bron gegevens	Extern geauditeerd
Product- en dienstencategorieën				
G4-PR5	Resultaten van onderzoeken naar de klanttevredenheid	<a href="#">Tevredenheidsenquête haven 2012</a>		Neen



Ter attentie van de Raden van Bestuur van  
Alfaport Antwerpen VZW,  
Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen en  
Maatschappij Linkerscheldeoevergebied

#### **VERSLAG VAN DE ONAFHANKELIJKE AUDITOR MET BETREKKING TOT HET DUURZAAMHEIDSVERSLAG VAN DE HAVEN VAN ANTWERPEN**

---


Dit verslag is opgesteld in overeenstemming met de voorwaarden opgenomen in onze opdrachtbrief gedateerd op 19 juni 2013, waarbij we werden aangesteld om een verslag uit te brengen over het duurzaamheidsverslag 2012 van de Haven van Antwerpen.


##### **Verantwoordelijkheid van de Raden van Bestuur**

De Raden van Bestuur van Alfaport Antwerpen VZW, Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen en Maatschappij Linkerscheldeoevergebied zijn verantwoordelijk voor het voorbereiden van het duurzaamheidsrapport, rekening houdend met de criteria die zijn weergegeven in het duurzaamheidsrapport onder het hoofdstuk GRI tabel.

Deze verantwoordelijkheid bevat de selectie en toepassing van de meest gepaste methodes om het duurzaamheidsrapport op te stellen, alsook de betrouwbaarheid van de onderliggende informatie en het gebruik van assumpties en schattingen voor individuele toelichtingen die redelijk zijn onder de omstandigheden. Bovendien bevat de verantwoordelijkheid van deze raden van bestuur het ontwerpen, het implementeren en het onderhouden van systemen en processen die relevant zijn bij het voorbereiden van het duurzaamheidsrapport.


##### **Verantwoordelijkheid van de onafhankelijke auditor**

Onze verantwoordelijkheid, gebaseerd op de door ons uitgevoerde werkzaamheden, bestaat erin een onafhankelijke conclusie uit te brengen met betrekking tot de indicatoren uiteengezet in het duurzaamheidsverslag en gemarkeerd met volgend symbool . Ons verslag is bedoeld voor gebruik door de Raden van Bestuur van Alfaport Antwerpen VZW, Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen, en Maatschappij Linkerscheldeoevergebied, aan wie het is gericht, enkel en alleen voor het doel uiteengezet in het contract, en ter begrip dat wij geen verantwoordelijkheid of schuld accepteren voor schade aan derde partijen.

We hebben ons werk verricht in overeenstemming met de International Standard on Assurance Engagements (ISAE) 3000 "Assurance Engagements other than Audits or Reviews of Historical Information". Deze standaard vereist dat we voldoen aan de ethische vereisten en dat we de opdracht plannen en uitvoeren om een beperkte mate van zekerheid te verkrijgen over de gegevens in het duurzaamheidsrapport gemarkeerd met het symbool , en dit voor alle materiële zaken en in overeenstemming met de criteria bevat in het duurzaamheidsrapport.

---

*PwC Bedrijfsrevisoren cuba, burgerlijke vennootschap met handelsvorm - PwC Réviseurs d'Entreprises scrl,  
société civile à forme commerciale - Risk Assurance Services  
Maatschappelijke zetel/Siège social: Woluwe Garden, Woluweveld 18, B 1938 Sint-Stevens-Woluwe  
T: +32 (0)2 710 4211, F: +32 (0)2 710 4299, [www.pwc.com](http://www.pwc.com)  
BTW/TVA BE 0429.501.944 / RPR Brussel - RPM Bruxelles / ING BE43 3101 3811 9501 - BIC BBRUBEBB /  
RBS BE89 7205 4043 3185 - BIC ABNABEBB*



Het doel van een opdracht met beperkte mate van zekerheid is procedures uit te voeren die we nodig achten om ons voldoende zekerheid te leveren voor het uitdrukken van een negatieve conclusie, over de gegevens opgenomen in het duurzaamheidsrapport en gemarkeerd met het symbool .

De selectie van deze procedures is afhankelijk van ons professioneel oordeel, alsook de beoordeling van de vaststellingen gedaan door management met betrekking tot materiële fouten.


We hebben de indicatoren geëvalueerd naar de criteria die in het duurzaamheidsrapport zijn opgenomen. De juistheid en volledigheid van de indicatoren zijn onderhevig aan inherente beperkingen omwille van hun karakter en methodes voor het bepalen, het berekenen en het schatten van zulke data.

Onze attestatie dient daarom gelezen te worden in samenhang met de criteria die zijn opgenomen in het duurzaamheidsrapport.

Onze uitgevoerde werkzaamheden omvatten onder andere de volgende procedures:

- Inspectie van de processen voor het verzamelen, het analyseren en het aggregeren van de geselecteerde gegevens gemarkeerd met het symbool , in overeenstemming met de criteria opgenomen in het duurzaamheidsverslag;
- Interviews met de verantwoordelijken voor het voorbereiden van het duurzaamheidsrapport, in overeenstemming met de criteria opgenomen in het duurzaamheidsrapport, met betrekking tot het proces om het duurzaamheidsrapport op te stellen en het daarbij horende interne controle systeem;
- Validatie van de gegevens door middel van steekproeven van de geselecteerde data gemarkeerd met het symbool .

#### Conclusie

Gebaseerd op ons werk, zoals beschreven in dit verslag, is niets ter onze attentie gekomen dat ons doet vermoeden dat de gegevens in het duurzaamheidsrapport, gemarkeerd met het symbool , niet zijn voorbereid, voor alle materiële gegevens, in overeenstemming met de criteria opgenomen in het duurzaamheidsrapport.

Sint-Stevens-Woluwe, 8 oktober 2013

PwC Bedrijfsrevisoren bvba  
Vertegenwoordigd door



Marc Daelman  
Bedrijfsrevisor



Ilse Moens  
Bedrijfsrevisor